Die völkerrechtliche Lehre von der Piraterie und den ihr gleichgestellten Verbrechen.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Gerhard Schlikker

Gerichtsassessor in Berlin.

Approbiert am 4. Juli 1907.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1907.

Referent: Univ.-Prof. Dr. **Allfeld.**

Meinem Onkel,

dem Kolonel G. J. Sluyterman

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549821_0078

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 1

Einleitung: Die Bedeutung des Seeraubes in der Vergangenheit . . . 3

I. Die völkerrechtliche Behandlung der Piraterie.

1. Die Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes 5
2. Die Rechtslage des Piratenfahrzeuges. Seine Denationalisierung und ihre Folgen 8
3. Die Rechtsstellung der Person des Piraten insbesondere. Seine Bestrafung 11
4. Das Verfahren gegenüber den des Seeraubes nur verdächtigen Schiffen 14
5. Das Recht der Reprise beim Seeraub 16

II. Der völkerrechtliche Begriff der Piraterie.

1. Piraterie nach Völkerrecht und Piraterie nach Landesrecht. Die gewohnheitsrechtliche Entstehung des völkerrechtlichen Begriffs . 17
2. Das Material für die Konstatierung des völkerrechtlichen Begriffs der Piraterie.
   - A. Die Begriffsbestimmungen der völkerrechtlichen Doktrin . . 19
   - B. Der staatsrechtliche Begriff der Piraterie 24
   - C. Die internationale Staatenpraxis 28
3. Die einzelnen Tatbestandsmerkmale der Piraterie.
   - a) Der Schauplatz 28
   - b) Gewalttätigkeit 32
   - c) Animus furandi 35
   - d) Die ununterschiedliche Feindseligkeit gegen alle Nationen 36
   - e) Gewerbsmäßigkeit? 38
   - f) Widerrechtlichkeit 40
   - g) Mala fides. Gemeinverbrecherischer Charakter des Seeraubes 40
   - h) Mangel der staatlichen Autorisation. Die Piraterie ein völkerrechtliches Delikt oder Quasidelikt? 41
   - i) Der piratische Angriff kann sich nur gegen Glieder der Völkerrechtsgemeinschaft richten 44
   - k) Verwerfung staatlicher Autorität 44

III. Quasipiraterie.

1. Die herkömmlich unterschiedenen Fälle. Ihr Verhältnis zum echten Seeraub 50

Seite

2. Kaperei und Piraterie.
A. Wesen der Kaperei. Bedeutung des Kaperbriefes. Gesetzwidrige Handlungen der Kaper 54
B. Fälle, wo Kaper trotz regelrechten Kaperbriefs gleich Piraten behandelt werden sollen.
1. Kaper, welche von beiden kriegführenden Mächten Kaperbriefe annehmen 60
2. Kaper, welche auf mehrere von verbündeten Mächten erteilte Bestallungen fahren 60
3. Die von Fahrzeugen eines neutralen Staates unter fremder Flagge betriebene Kaperei 62
3. Insurgentenschiffe und Piraterie.
A. Die Wirkungen der Anerkennung der Insurgenten als kriegführende Macht 66
B. Von Insurgenten, denen die Anerkennung als kriegführende Macht fehlt, aus rein politischen Motiven dem Heimatstaat gegenüber begangene Gewaltakte 69
C. Das Verhältnis der Insurgenten zu neutralen Schiffen . . . 79
D. Gewaltakte der Insurgenten aus privaten Motiven . . . 79

Literaturverzeichnis.

Abreu, Tratado juridico-politico sobre las presas maritimas. Cadiz 1746. Traduction française par M. Bonnemot. Paris 1802.

Baud, Geschiedenis der Strafwetgeving tegen de zeeroovery. 1854.

Bischop, Commentaries on the criminal law. 7th Edition 1854.

Blackstone, Commentaries of the Laws of England. London 1854.

Bluntschli, Das moderne Völkerrecht der europäischen Nationen. 3. Aufl.

Bynkershoek, Quaestiones juris publici. Leyden 1737.

Calvo, Le droit international théorique et pratique. Bd. 1 und 6. 5. Aufl. Paris 1896.

Cauchy, Le droit maritime international. Paris 1862.

Caumont, Dictionnaire universel de droit maritime, nouv. éd. Paris 1867.

De Cussy, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. Leipzig 1856.

Dana, Elements of international law by Henry Wheaton: eighth edition, edited with notes. Boston 1866.

Fiore, Pasquale, Tratado di diritto internacionale publico. 3. Aufl. 1887 bis 1891.

Gareis bei **v. Holtzendorff,** Handbuch des Völkerrechts. Bd. 2. 13. Stück: „Die Interdiktion von Sklavenhandel und Seeraub". Hamburg 1887.

Geffcken ebenda. Bd. 4. 29. Stück: „Das Seekriegsrecht". Hamburg 1891.

Grotius, De jure belli ac pacis libri tres. 1625.

Hall, A Treatise on International Law. 4th edition. Oxford 1895.

Halleck, International Law. New edition. London 1878.

Heffter, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 7. Aufl. von Geffcken. Berlin 1881.

Hautefeuille, De droit et de devoirs des nations neutres en temps des guerres maritimes. Paris 1849.

Heilborn in der Revue générale de droit international public Bd. 3 S. 179.

v. Holtzendorff, Enzyklopädie der Rechtswissenschaft. 2. Teil: Rechtslexikon. 3. Aufl. Bd. 3. 1. Hälfte.

Johnson, A general history of pirates. London 1724.

Klüber, Das europäische Völkerrecht. 2. Ausg. Schaffhausen 1851.

Kent, On international Law (ed. by Abdy.) 2th edition.

v. Liszt, Das Völkerrecht. 1. Aufl. Berlin 1898, 4. Aufl. Berlin 1906.

Lawrence, International Law. Boston 1895.

Loccenius, De jure maritimo et navali. Holmiae 1652.
v. Martens, Versuch über Kaper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Göttingen 1795.
F. v. Martens, Völkerrecht. Das internationale Recht der zivilisierten Nationen. Deutsch von Bergbohm. 1883 – 1888.
v. Martitz, Internationale Rechtshilfe in Strafsachen. 2 Bde. Leipzig 1888, 1897.
Massé, Droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil. Paris 1844.
Nau, Grundsätze des Völkerrechts. Hamburg 1802.
Ortolan, Règles internationales et diplomatie de la mer. 4me édition. Paris 1864. Tome premier.
Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 2. Aufl. Berlin 1903.
Phillimore, Commentaries upon international Law. London 1849, 2th ed. 1871 bis 1874.
Riquelme, Elementes de derecho publico internacional. Madrid 1849.
Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 1889.
Rutherforth, Institutes of natural law: second edition. Baltimore 1838.
Schücking, Das Küstenmeer im internationalen Recht. Göttingen 1897.
Stoerk bei v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts. Bd. 2, 11. Stück: „Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See." Hamburg 1887.
Stiel, Der Tatbestand der Piraterie nach geltendem Völkerrecht. In den staats- und völkerrechtlichen Abhandlungen, begründet von Jellinek und Meyer, Bd. 4. Leipzig 1905.
Travers Twiss, The law of nations. London 1861.
Ullmann, Völkerrecht. Freiburg 1898.
Valin, Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois août 1681. Nouvelle éd. La Rochelle 1776.
Wheaton, Elements du droit international. 6th ed.
Wheaton, Reports. London 1836.
Wharton, On Criminal Law of Amerika.
Wildmann, Institutes of international law. London 1849.
v. Wolff, De jure gentium. Halae-Magdeburgae 1749.
Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Bd. 2. 2. Aufl. Berlin 1897.

Die Abkürzungen entsprechen den „Vorschlägen des Deutschen Juristentags für die Art der Anführung von Rechtsquellen, Entscheidungen und wissenschaftlichen Werken" (Berlin 1905. Guttentagsche Verlagsbuchhandlung).

Vorwort.

Die Zeiten, wo Verbrecherschiffe, mit heimatlosem, jeder Schandtat fähigem Gesindel angefüllt, die Meere durchkreuzten, den friedlichen Kauffahrern ohne Unterschied der Nation auflauernd, ihre Ladung plündernd und jede Spur des Verbrechens durch die Tötung der unglücklichen Besatzung verwischend, die Zeiten des gewerbsmäßigen Seeraubes, des Piraten im Sinne des gemeinen Sprachgebrauchs sind zwar vorüber. Die Zunahme des Schiffsverkehrs, die gesteigerte Überwachung der See durch die Kriegsfahrzeuge der zivilisierten Nationen und ganz besonders das Aufkommen der Dampfschiffahrt haben ihm den Garaus gemacht; und wo sich noch Reste dieser einstigen Geißel der Meere finden, wie im Malaiischen Archipel, in den chinesischen Gewässern,[1]) an der marokkanischen Küste, auch dort arbeitet die vordringende Kultur mit wachsendem Erfolge an ihrer völligen Beseitigung.[2])

Gleichwohl dürfte diese Abhandlung mehr als ein lediglich historisches Interesse verdienen; denn während die soeben geschilderte Art des Seeraubes der juristischen Behandlung in der Regel keinerlei Schwierigkeiten bietet, finden sich gerade zweifelhafte Fälle dieses Verbrechens bis in die neueste Zeit hinein in ziemlich beträchtlicher Anzahl. Die Frage, inwiefern von Insurgentenschiffen verübte Gewaltakte als Piraterie zu betrachten sind, ebenso wie die Frage nach der Grenze zwischen Kaperei und Seeraub, sind der Gegenstand vielfacher Kontroversen geworden; und wenn auch mit Bezug auf den zweiten Streitpunkt die Pariser Seerechtsdeklaration vom Jahre 1856 das Prinzip der Abschaffung

[1]) vgl. Vorläufige Instruktion für die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe in betreff der Unterdrückung der Seeräuberei in den chinesischen Gewässern v. 20. 8. 1877.

[2]) vgl. Stiel S. 25—27.

der Kaperei proklamiert hat, dem alle maritimen Mächte Amerikas und Europas bis auf Spanien, die Vereinigten Staaten, Mexiko und einzelne süd- und mittelamerikanische Staaten[3]) beigetreten sind, so ist doch erstens diese Deklaration, wie es in ihrem Schlußpassus ausdrücklich heißt, nur verbindlich für die Signatarmächte untereinander; und weiter ist von verschiedenen Seiten die Behauptung aufgestellt worden, daß in einem Seekriege, wo es sich um Sein oder Nichtsein handle, die Vertragsmächte kaum vor der Ausstellung von Kaperbriefen zurückschrecken würden, könnten sie sich dadurch ein Übergewicht über ihren Gegner verschaffen. In England wurde überdies bereits wiederholt für den Rücktritt von der Deklaration agitiert;[4]) und in neuester Zeit hat auch in Frankreich der ehemalige Marineminister Lockroy in der Deputiertenkammer für den Fall eines zukünftigen Seekrieges die Rückkehr zum Kapereisystem mit aller Energie empfohlen.

---

[3]) vgl. v. Liszt 4. Aufl. S. 345.

[4]) vgl. Perels S. 177, 178 und die dort Zitierten; ferner Hautefeuille I p. 146, 147.

Die völkerrechtliche Lehre von der Piraterie und den ihr gleichgestellten Verbrechen.

Einleitung.

Die Bedeutung des Seeraubes in der Vergangenheit.

Vom frühesten Altertum bis in die Neuzeit hinein hat der friedliche Seeverkehr auf das schwerste unter dem Übel der Piraterie[1]) zu leiden gehabt. Schon Homer schildert in seiner Odyssee das Meer als mit Räubern angefüllt. In den letzten Zeiten der römischen Republik nahm die Seeräuberplage im Mittelmeer dermaßen überhand, daß die für Rom unentbehrliche Getreidezufuhr aus Ägypten zeitweilig ins Stocken geriet und die maritime Unsicherheit für die Hauptstadt des Weltreichs Teuerungen im Gefolge hatte. Ja, einmal schwoll das Übel bei den politischen Wirren der damaligen Zeit zu solch bedenklicher Höhe an, daß sich der römische Staat veranlaßt sah, mit seinem bedeutendsten Feldherrn einen förmlichen Kriegszug gegen die Freibeuter des Meeres zu unternehmen, dessen Andenken vor allem Cicero in seiner berühmten Rede „De imperio Cn. Pompei" der Nachwelt überliefert hat.

Im frühen Mittelalter waren die Normannen als kühne Seeräuber der Schrecken des ganzen übrigen Europas. Freilich hält

[1]) Pirat, lateinisch „pirata", französisch und englisch „pirate", vom griechischen *Πειρατής* von *Πειράομαι* versuchen, sein Glück versuchen, *τὴν θάλασσαν* sein Glück auf dem Meere versuchen, auf Seeunternehmungen, in besonderer Bedeutung auf Seeraub ausgehen; gleichbedeutend, aber in der wissenschaftlichen Terminologie selten „Corsar" von currere sc. mare. Das französische „corsaire" kommt vereinzelt auch in der Bedeutung „Kaper" vor, während „la course" nur in dem Sinne „Kaperei" gebraucht wird. Vgl. über die Ableitung und ursprüngliche Bedeutung des Wortes „Pirat" noch Halleck I S. 396 Anm. 1 a. A. und Stiel S. 4 Anm. 3.

es bei Beurteilung ihrer Taten häufig schwer, zwischen den von ihnen — wenn auch nach Räuberart — geführten Kriegen und den Fällen, wo eigentlicher, von Piraten ausgeübter Seeraub vorliegt, die Grenze zu ziehen.

Die Steigerung des Schiffsverkehrs im Mittelmeer infolge der durch die Kreuzzüge herbeigeführten Annäherung zwischen Okzident und Orient hatte für die dortigen Gewässer ein starkes Anwachsen der Piraterie im Gefolge, und den Räubereien der nordafrikanischen Barbaresken machte erst die Eroberung Algiers durch die Franzosen im Jahre 1830 ein Ende. Von der Gefährdung der Schiffahrt durch die mohammedanischen Raubschiffe gibt es einen Begriff, wenn man erfährt, daß christliche Mächte sich häufig dazu verstanden, durch die Zahlung eines Tributs an die Barbareskenstaaten ihren Fahrzeugen eine — häufig noch recht fragliche — Sicherheit vor den Angriffen der Muselmannen zu verschaffen.

In der Ostsee erreichte zur Zeit der Hansa der Seeräuberbund der Viktualienbrüder eine geradezu politische Bedeutung.

Als mit der Entdeckung der neuen Welt und des Seeweges nach Ostindien dem Schiffsverkehr neue Bahnen eröffnet wurden, sollten auch die außereuropäischen Gewässer nicht von der Piraterie verschont bleiben. Berühmt und berüchtigt geworden ist vor allem die Piratenvereinigung der Flibustier oder Bucanier, die sich im 17. Jahrhundert durch ihre mit beispielloser Verwegenheit unternommenen Raubzüge in den westindischen Gewässern der sinkenden spanischen Macht furchtbar machte.[2])

Kennzeichnend für die Unsicherheit des Meeres im Mittelalter ist es, daß die Kauffahrer durchgängig armiert zu sein pflegten, oder sich gar überhaupt nicht einzeln auf die See hinauswagten, und es Sitte ward, sich behufs besseren Schutzes gegen die Seeräuber zu mehreren, einer sogen. Admiralschaft, zusammenzuschließen. Als besonders charakteristisch für die zeitweilige Ausdehnung der Piraterie sei hier unter vielen anderen nur noch die Äußerung Kents[3]) angeführt: „Though pirates may form a loose and temporary association among themselves and re-establish in some degree those laws of justice which they have violated with the rest of the world, yet they are not considered as a national

---

[2]) vgl. Calvo I S. 604.

[3]) Kent I S. 395.

body or entitled to the laws of war as one of the community of nations."

Welch entsetzliches Unheil aber schon ein einzelnes Seeräuberschiff anrichten kann, schildert De Cussy,[4]) indem er von einem im Jahre 1830 hingerichteten Piraten, Namens Gibbs, berichtet, der nach seinem eigenen Geständnis in dem kurzen Zeitraum von drei Jahren vierzig Fahrzeuge geplündert und mehr als fünfundzwanzig Besatzungen massakriert habe.[5])

I. Die völkerrechtliche Behandlung der Piraterie.

1. Die Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes.

Bei der im vorstehenden skizzierten Bedeutung der Piraterie in der Vergangenheit und der Schwierigkeit, dem Unwesen zu steuern, ist es natürlich, daß das Recht schon seit alters in schärfster Weise gegen das Übel reagierte, und die eigentümliche Natur des Verbrechens brachte es mit sich, daß neben den Landesgesetzen mit dem Entstehen des Völkerrechts auch dieses gegen den Seeraub seine Maßnahmen traf.

Das länderverbindende Meer ist die große Verkehrsstraße der Menschheit. Daß auf ihm die Kommunikation sich ungehindert vollziehe, haben alle Völker ein gemeinsames Interesse. Wenn irgendwo, kam den Kulturstaaten ihre Interessengemeinschaft bezüglich der Sicherheit des maritimen Verkehrs frühzeitig zum Bewußtsein, wie denn schon Cicero den Seeräuber als hostis humani generis, als einen Feind des Menschengeschlechtes bezeichnet; und aus diesem Bewußtsein heraus hat sich die Völkerrechtswidrigkeit der diese Sicherheit auf das schwerste gefährdenden Piraterie als ein unzweifelhaftes Gewohnheitsrecht entwickelt.[6]) Wann diese gewohnheitsrechtliche Entwicklung zum Abschluß gelangte, läßt sich der Natur der Sache nach nur annähernd bestimmen.

[4]) De Cussy II S. 484, 485.

[5]) vgl. über das Historische Johnson, ferner Baud S. 1—18 und die dort Zitierten, und hinsichtlich besonders markanter Einzelheiten De Cussy II S. 441 ff.; auch noch Stiel § 6.

[6]) Gareis S. 572: „Ein unzweifelhaftes Gewohnheitsrecht, welches sich in allen zivilisierten Staaten in Anerkennung eines unleugbaren gemeinsamen Interesses seit Jahrhunderten klar und fest entwickelt hat, bezeichnet den Seeraub als völkerrechtswidrig."

Ich möchte mich für die erste Hälfte des 17. Jahrhunderts entscheiden. Jedenfalls wurde bis zu dieser Zeit die völkerrechtliche Praxis bezüglich der Behandlung des Seeraubes als völkerrechtswidrig von Ausnahmen durchbrochen. Stand in früheren Zeiten die egoistisch nationale Rechtsanschauung, welche den Staatsfremden als rechtlos erachtete, der Verurteilung des Seeraubes, sofern er nur die eigene Nation verschonte, hindernd im Wege, so waren es später, als das verfeinerte Rechtsgefühl für die rechtliche Beurteilung der Frage den Unterschied zwischen Staatsangehörigen und Ausländern beseitigt hatte, politische Motive, welche häufig die Staaten bewogen, sich, unbekümmert um die Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes, der Piraten in ihren Kämpfen untereinander zu bedienen.[7]) Noch im 17. Jahrhundert trugen Engländer und Franzosen in ihrem Kampfe gegen Spanien kein Bedenken, die eingangs erwähnten Flibustier in ihren Unternehmungen mit Geld und Kriegsbedarf zu unterstützen.

Die Doktrin ist von den in den Ausgang des Mittelalters fallenden Anfängen einer Wissenschaft vom Völkerrecht an über die Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes ausnahmslos einig,[8]) und sicherlich haben die übereinstimmenden Erklärungen der Völkerrechtslehrer, als die junge Wissenschaft im Anfange des 17. Jahrhunderts mit Hugo Grotius einen beträchtlichen Einfluß auf die Gestaltung der internationalen Staatenpraxis erlangte, ihrerseits nicht wenig dazu beigetragen, dem Satz von der Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes zu jenem Zeitpunkt allgemeine Anerkennung zu verschaffen.

Nachdem heutigentages der Grundsatz der Meeresfreiheit im Völkerrecht zu unbestrittener Geltung gelangt und damit allen Völkern über das bloße Interesse hinaus ein Recht auf ungehinderten maritimen Verkehr gegeben ist, dürfte sich die Völkerrechtswidrigkeit des diesen Verkehr auf das empfindlichste beeinträchtigenden Seeraubes als Verletzung eines völkerrechtlich geschützten Interesses übrigens unmittelbar aus dem Grundsatze der Meeresfreiheit ergeben.[9])

[7]) Einzelne Fälle s. bei Band „Hoofdstuk I".

[8]) So unter vielen anderen aus älterer Zeit Loccenius, C. I c. 3: „Quia sunt pacis publicae et juris gentium violatores et tamquam hostes publici ob insignem illam malitiam quam exercent in mari in depraedandis alienis navibus et tollenda libertate navigationis et commerciorum . . . . ."

[9]) Twiss I § 170: „The maintenance of the peace at sea is one of the

Von den Landesgesetzgebungen rechnet das englische Common law die Piraterie ausdrücklich unter die „offences against the law of nations". In der amerikanischen Verfassung I § 8 werden piracy and felony committed on the high sea unmittelbar mit den offences against the law of nations zusammengestellt. Die Strafrechte der übrigen Staaten unterlassen es freilich, auch wo sie solche Delikte aufstellen, die zweifellos die Tatbestandsmerkmale des Seeraubes enthalten, dieselben ausdrücklich als gegen das Völkerrecht verstoßend zu bezeichnen, ohne daß hieraus indessen irgend etwas gegen die allgemeine Anerkennung der Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes zu entnehmen wäre; denn der Begriff des „Verbrechens gegen das Völkerrecht" hat expressis verbis nur so vereinzelt und gelegentlich in die nationalen Strafgesetzgebungen Eingang gefunden, daß aus ihrem Stillschweigen in dieser Hinsicht irgend welche Schlüsse auf die Beurteilung, welche der Staat einem Delikt nach der völkerrechtlichen Seite angedeihen läßt, nicht gezogen werden können. (Vgl. v. Martitz I S. 60 und Anm. 1 daselbst.)

Die unmittelbare praktische Bedeutung der im vorhergehenden konstatierten Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes ist übrigens nicht zu hoch zu veranschlagen. Aus ihr ergibt sich lediglich, daß

1. jeder Staat die — auch nur moralische — Verpflichtung hat, geeignete Maßnahmen zur Verfolgung und Bestrafung der Seeräuber zu treffen;
2. ein Staat, der sich der Piraten bedient oder ihr Treiben begünstigt, sich einer völkerrechtswidrigen Handlung schuldig macht.[10])

Wenn andere Schriftsteller[11]) weitergehende Konsequenzen

objects of the common law of nations . . .": Heffter S. 222/23: „Zu den Verletzungen des Völkerrechts . . . gehört . . . Beunruhigung und Störung des gemeinsamen Verkehrs auf offenen Land- und Seestraßen. Eine Art hiervon ist die Seeräuberei (Piraterie)" und weiter S. 228: „diese Räuber wählen ein neutrales allen Nationen gemeinsames Gebiet, dessen Frieden zu bewahren alle Nationen gleiches Interesse haben." Vgl. auch v. Martitz II S. 66: „Die seefahrenden Nationen beschränken sich indes nicht bloß darauf, die Freiheit des maritimen Verkehrs unter Anerkennung ihrer Voraussetzungen gegenseitig in Anspruch zu nehmen, vielmehr erkennen sie in der Sicherung desselben gegen Störungen und rechtswidrige Angriffe eine gemeinsame Aufgabe."

[10]) Über die Bedeutung der Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes für seine zivilrechtlichen Folgen s. S. 16.

[11]) Gareis S. 573 oben unter 2 und 3.

ziehen, insbesondere die Denationalisierung des Seeräubers unmittelbar aus der Völkerrechtswidrigkeit der Piraterie folgern, so beweist die Geschichte der Bekämpfung des Sklavenhandels auf das schlagendste die Unzulässigkeit eines solchen Verfahrens. Auf dem Wiener Kongreß wurde die Völkerrechtswidrigkeit des Sklavenhandels ausdrücklich proklamiert. Von einem daraus resultierenden besonderen Rechte der Kongreßmächte bezüglich der unter fremder Flagge fahrenden Sklavenschiffe ist indessen nie die Rede gewesen, und es bedurfte einer Reihe weiterer Vereinbarungen, in denen die paktierenden Mächte sich gegenseitig das Recht der Anhaltung und Durchsuchung der des Sklavenhandels verdächtigen Fahrzeuge zugestanden, sowie schließlich der Gleichstellung der Sklavenschiffe mit den Piratenfahrzeugen, um zu einem solchen Resultate zu gelangen. Ergäben sich die für den Seeraub bestehenden völkerrechtlichen Bestimmungen unmittelbar aus seiner Völkerrechtswidrigkeit, so müßte beim Sklavenhandel dasselbe der Fall sein, und dann wären die gegen den letzteren getroffenen Spezialvereinbarungen, im besonderen seine rechtliche Gleichstellung mit der Piraterie, höchst überflüssig gewesen.

Wohl aber ist mit der Anerkennung des völkerrechtswidrigen Charakters der Piraterie die Grundlage für die praktische Bekämpfung des Übels durch das Völkerrecht gegeben.

2. Die Rechtslage des Piratenfahrzeuges, seine Denationalisierung und ihre Folgen.

Es ist klar, daß ein Staat, sobald er in dem Seeraub ein Verbrechen gegen das Völkerrecht erblickt, einem Piraten in Kenntnis seiner Eigenschaft die Erlaubnis zur Führung seiner Nationalflagge nicht erteilen wird. Umgekehrt wird, wo der Seeräuber, sei es infolge gelungener Täuschung über den Charakter seines Schiffes, sei es, daß er erst nachträglich zum Piraten ward, trotzdem die Berechtigung zur Führung einer Nationalflagge erhalten hat, der Flaggenstaat in der Regel auf die ihm aus diesem Umstande erwachsenden Rechte verzichten, d. h. stillschweigend der Denationalisierung zustimmen. Auf Grund dieser von den Beteiligten durchgehends befolgten Praxis hat sich dann der Satz von der Denationalisierung der Piratenfahrzeuge gewohnheitsrechtlich durchgesetzt.

Der Pirat ist des Schutzes der Flagge verlustig. Der Satz ist von weitgehendster praktischer Bedeutung. Denn während sonst heutigentages allgemein der Grundsatz gilt, daß Nationalschiffe auf hoher See nur der Polizei- und Jurisdiktionsgewalt ihres Heimatstaates unterworfen sind, ist kein Staat in seinem Vorgehen gegen einen Piraten durch die von demselben etwa geführte fremde Nationalflagge gehindert. Keine gegen einen Piraten ergriffene Maßregel kann eine Verletzung des Staates, dessen Flagge der Pirat führt, bedeuten. Es ist damit unzweifelhaft den mit der Wahrnehmung der Sicherheit zur See beauftragten Organen aller Staaten gleicherweise das Recht gegeben, nach dem Rechte ihres Landes gegen jeden Fall von Seeraub auf hoher See einzuschreiten, die Verbrecher zu ergreifen und zu strafen. Die völkerrechtliche Doktrin ist hierüber ausnahmslos einig.[12])

Daß das positive Recht damit den Anforderungen, welche Praxis und Billigkeit stellen, in hohem Maße entgegenkommt, sei noch besonders hervorgehoben. Was ist natürlicher, als daß gegenüber einem Verbrechen, welches ein allen Staaten gemeinsames Interesse verletzt, auch alle Staaten gleicherweise rechtlich in der Lage sind, die Strafverfolgung aufzunehmen. Freilich liegt hierfür ein praktisches Bedürfnis so lange nicht vor, als der Heimatstaat im einzelnen Fall in der Lage ist, die Strafgewalt auszuüben; denn so lange haben die anderen Mitglieder der Völkerrechtsgemeinschaft die Gewißheit, daß etwa begangene Straftaten ihre entsprechende Sühne finden werden, wobei denn freilich eine gewisse Gleichartigkeit der Rechtsanschauungen die Grundlage dieser Gewähr wie des Völkerrechts überhaupt ist. Aber die eigentümliche Natur des Seeraubes, dessen Schauplatz der weite, der staatlichen Beherrschung unzugängliche Ozean bildet, bringt es mit sich, daß kein Staat, und sei es das seebeherrschende England, eine gehörige Bestrafung der unter seiner Flagge geschehenden Seeräubereien auch nur annähernd zu garantieren vermag. Im praktischen Interesse ist daher in jedem Fall ein Zusammenwirken aller Nationen zu einer wirk-

[12]) Schon in älteren Seerechten findet sich der Satz von der Denationalisierung des Seeräubers ausdrücklich anerkannt, so in den Rooles d'Oléron Art. 17 aus dem 11. Jahrhundert. Von den neueren Völkerrechtslehrern vgl. unter vielen anderen Calvo I S. 580: „Les pirates ayant ni pavillon ni nationalité et étant ennemis de toutes les nations peuvent être attaqués, pris et jugés partout et par tous les Etats"; und Stiel § 1 II, 1 S. 5ff.

samen Bekämpfung des Übels geboten. Ihre Vorbedingung aber ist die Denationalisierung des Piraten. Erwägt man schließlich noch, daß die Eximierung der Nationalschiffe auf hoher See von fremder Staatsgewalt nicht zum mindesten im Interesse der ungestörten Schiffahrt erfolgt und somit umgekehrt, wo dies Interesse eine Ausnahme erheischt, eine Abweichung von der Regel nur natürlich ist, so stellt sich die im vorstehenden behandelte exzeptionelle Rechtslage des Seeräubers keineswegs als eine willkürliche Durchbrechung, vielmehr als eine aus demselben Prinzip fließende, der Natur der Sache nach notwendige Ergänzung der allgemeinen Norm über das völkerrechtliche Verhältnis der Seeschiffe auf offenem Meere dar.

Ob den Kriegsfahrzeugen auch innerhalb der Küstengewässer eines fremden Staates das Recht zur Aufbringung des Piraten zusteht, ob durch eine solche Handlung nicht, falls keine besonderen Abmachungen vorliegen, unbefugterweise in die Hoheitsrechte des Uferstaates eingegriffen wird, erscheint sehr zweifelhaft. Eine erschöpfende Erörterung der Frage kann hier nicht gegeben werden, da für ihre Beantwortung in erster Linie die sehr bestrittene Rechtsnatur der Küstengewässer maßgebend ist.[13]) Schließt man sich indessen der herrschenden Meinung an, welche dem Uferstaat die exklusive Polizeigewalt, das alleinige Recht zur Vornahme polizeilicher Handlungen zuspricht, so wird man auch die Verfolgung des Seeräubers in fremde Küstengewässer als unzulässig zu erachten haben. Ullmann und Perels, welche meines Wissens von der Doktrin allein zu dieser Frage Stellung nehmen, scheinen freilich entgegengesetzter Ansicht. Ersterer äußert sich S. 215 folgendermaßen: „Das Einschreiten eines Kriegsschiffes gegen Seeraub dient mittelbar den Interessen jeder an dem Seeverkehr beteiligten Nation. Dies legt den Gedanken nahe, daß in Fällen der Verfolgung eines Seeräubers in Seegebiete, die einem souveränen Staate unterworfen sind, die Konsequenzen dieser Herrschaft eine Modifikation erfahren müssen, wenn nicht in Verträgen für die Verfolgung durch entsprechende Konzessionen schon vorgesorgt ist. Die Modifikation wird darin bestehen, daß eine Verletzung der Rechte des Küstenstaates nicht anzunehmen ist, wenn die Wirk-

[13]) vgl. über den Stand dieser Kontroverse Schücking, insbes. § 3, und auch Stoerk §§ 89—91.

samkeit des Verfolgungsaktes ohne die Verfolgung des Seeräubers in das fremde Küstengewässer ausgeschlossen wäre.“ Ähnlich Perels S. 115. Indessen hat dies Prinzip in der Praxis niemals Anwendung gefunden. Es ist überhaupt, soweit ich habe in Erfahrung bringen können, die Frage nach der Verfolgbarkeit des Seeräubers in fremde Küstengewässer in der Staatenpraxis niemals zur Entscheidung gelangt, noch wird auch nur in den nationalen Gesetzgebungen der Frage Erwähnung getan. Fehlt es somit bei dem völligen Stillschweigen der rechtserzeugenden Faktoren des Völkerrechts an jedem Anhaltspunkte dafür, daß die allgemeine Norm über die rechtlichen Beziehungen des Uferstaates zum Küstenmeer hinsichtlich der in diesem weilenden Piratenfahrzeuge eine Ausnahme erfahre, so wird man den Ullmannschen Ausführungen, soviel Zutreffendes sie im übrigen enthalten mögen, doch nur de lege ferenda beipflichten können. Für das bestehende Völkerrecht bleibt nichts übrig als, spricht man dem Uferstaat einmal die ausschließliche Polizeigewalt in seinen Küstengewässern zu, die Verfolgung eines Piratenfahrzeuges in dieselben seitens fremder Kriegsschiffe auch für den Fall zu verbieten, daß der Uferstaat nicht in der Lage ist, die Verfolgung selbst zu übernehmen.

3. Die Rechtsstellung der Person des Piraten insbesondere, seine Bestrafung.

Nicht nur das Piratenschiff, auch seine Bemannung verfällt der Denationalisierung. Es soll freilich nicht geleugnet werden, daß die Tendenz der wirksamen Bekämpfung der Piraterie, welche die Denationalisierung des Fahrzeuges gebieterisch verlangt, den weitergehenden Verlust der Staatsangehörigkeit für die Person des Piraten nicht erforderlich macht. Denn auch ohne letzteren ist, jedenfalls nach der Auffassung des modernen internationalen Strafrechts, jedem Staate das Recht gegeben, den Seeräuber, welcher Nation er auch immer angehöre, nach seinem Rechte zur Verantwortung zu ziehen.[14]) Aber der Satz ist positives Recht. Er hat sich zugleich mit dem von der Denationalisierung des Fahrzeuges

[14]) vgl. v. Martitz I §§ 5ff., insbes. S. 51: „Kein Staat braucht die Konzession auswärtiger Regierungen, wenn er sich anschickt, einem Strafgesetz weitergehende Anwendbarkeit auch auf die extraterritorialen Delikte hier ergriffener Personen zu sichern.“

als eine Folge der anerkannten Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes gewohnheitsrechtlich herangebildet; daran ist angesichts der Übereinstimmung der völkerrechtlichen Literatur in diesem Punkte nicht zu zweifeln.[15]) Man wird daher auch heute noch, soweit das Völkerrecht in Frage kommt, den Seeräuber als rechtlos bezeichnen müssen, da ihm mit der Staatsangehörigkeit die Voraussetzung des Völkerrechtsindigenats fehlt und er, nicht anders wie der Eingeborene unzivilisierter Länder, außerhalb der völkerrechtlichen Gemeinschaft stehend, keinen Anspruch, welcher Art auch immer, auf den Schutz des Völkerrechts besitzt. Vgl. v. Liszt a. a. O.

Wenn dagegen im Anschluß an mittelalterliche Rechtsbestimmungen viele völkerrechtliche Schriftsteller[16]) die Ächtung des Piraten lehren, ihn weitergehend schlechthin als rechtlos, outlaw, bezeichnen, so ist dieser Standpunkt mit der heutigen Rechtsanschauung nicht mehr zu vereinbaren. Dem Strafrecht des Mittelalters freilich war bei besonders schweren Straftaten die Ächtung des Verbrechers, welche denselben vogelfrei machte, geläufig, und in dem Bestreben, dem Seeraub zu steuern, finden sich aus jener Zeit eine Reihe von landesgesetzlichen Bestimmungen, welche dies äußerste Mittel gegen ihn zur Anwendung bringen.[17])

Die völkerrechtliche Doktrin hat dann diese Bestimmung übernommen und daran teilweise bis zum heutigen Tage festgehalten. Aber den modernen Strafrechten der zivilisierten Staaten ist die Ächtung, und sei es des schwersten Verbrechers, fremd, und wie

---

[15]) vgl. unter vielen anderen, aus neuerer Zeit Calvo I S. 603: „D'une part le navire . . . a perdu toute nationalité, d'autre part les pirates . . . cessent d'être citoyens d'aucun pays . . .“ und ferner I S. 580 unten; Perels S. 112: „Die Befugnis der Kriegsschiffe aller Nationen zum Einschreiten gegen Piraten . . . beruht auf der Annahme, daß Piratenfahrzeuge und ihre Bemannung keiner Nation angehören, daß sie denationalisiert, mithin des Schutzes jeder Flagge bar und ledig sind“; ähnlich S. 109 unter II. S. auch v. Liszt 4. Aufl. S. 216 Nr. 2: „Der Seeräuber steht unter keines Staates Schutz. Er ist mithin völkerrechtlich vogelfrei; er kann ohne Verletzung des Staates, dem die Besatzung ihrer Nationalität nach angehört, von den Kriegsschiffen jedes Staates aufgegriffen . . . werden.“

[16]) So Jenkins bei Phillimore I S. 412: „Every body is commissioned and is to be armed against them as against rebels and traitors, to subdue and to root them out.“

[17]) So unter anderen Baud S. 46 Lübeckisches Urkundenbuch, Lübeck 1843, S. 229 „. . . sed proscripti ab universis civitatibus et mercatoribus tenebuntur . . .“ Beschluß der Städte Hamburg, Lübeck, Wismar aus dem Jahre 1259.

Gareis[18]) zutreffend bemerkt, wird die Frage der Zulässigkeit von Gewaltmaßregeln gegen irgend eine Person, und sei dieselbe auch des Seeraubes überführt, für jeden Staatsangehörigen zunächst durch das Strafrecht des Staates beantwortet, welchem letzterer unterworfen ist, nicht durch das Völkerrecht. Ein Völkerrechtslehrer, welcher behaupten wollte, daß jedem Staatsangehörigen ohne Rücksicht auf entgegenstehende landesgesetzliche Bestimmungen voll und ganz das Recht zustehe, nach seinem Belieben mit einem Piraten zu verfahren, würde die dem Völkerrecht gezogene Kompetenz überschreiten.[19])

Nicht nur für den Privaten aber, sondern auch für die mit der Strafrechtspflege betrauten Organe des Staates kommt nur die nationale Gesetzgebung, nicht die Bestimmungen des Völkerrechts in Frage. Nach ihnen ist daher im Einzelfall die Frage zu beantworten, ob das Gericht zur Aburteilung überall zuständig sei und welche Strafen den Piraten treffen.[20])

Die Lehre mancher völkerrechtlichen Schriftsteller, daß jedem Staate in jedem Falle die juristische Kompetenz zur Bestrafung des Seeräubers zustehe — vgl. Zorn a. a. O., der dieselbe als unhaltbar bezeichnet —, steht meines Erachtens, richtig aufgefaßt, hiermit keineswegs in Widerspruch. Es ist zwischen Völkerrecht und Staatsrecht zu unterscheiden. Die völkerrechtliche Doktrin hat nur das erstere, weniger das Strafrecht im konkreten einzelnen Falle, als vielmehr die den Staaten für jeden Fall von Piraterie unzweifelhaft zustehende Strafgesetzgebungskompetenz im Auge. Völkerrechtlich ist der Staat in jedem Falle befugt, gegen den Piraten, wie immer auch geartete, strafrechtliche Maßnahmen zu treffen. Ganz unabhängig davon ist die Frage, ob seine Strafrechtsorgane, für welche lediglich die nationale Strafgesetzgebung in Betracht kommt, auf Grund derselben gegen den Seeräuber strafrechtlich vorzugehen in der Lage sind.

Die nach alledem für die strafrechtliche Behandlung des Seeräubers allein in Frage kommenden gesetzlichen Bestimmungen der Einzelstaaten vollständig wiederzugeben, liegt außerhalb des Rahmens dieser Arbeit. Man vgl. die S. 24 ff. gegebene kurze

---

[18]) Gareis § 109.

[19]) vgl. auch Ullmann S. 214; Stiel § 6 IV, 4 S. 49.

[20]) vgl. Ullmann a. a. O.; Gareis § 110; Zorn S. 927 N. 216.

Übersicht und außerdem hinsichtlich der örtlichen Anwendbarkeit der einzelnen Rechtsnormen Stiel S. 15 Anm. 4 und v. Martitz I S. 66 N. 18. Nur darauf möchte ich für das deutsche Recht noch hinweisen, daß, da sich der Seeräuber stets im Zustande der handhaften Tat befindet (vgl. darüber das S. 33 Gesagte) und nach deutschem Recht auch der Private das Recht hat, einen auf frischer Tat begangenen Verbrecher festzunehmen, jedermann den Seeräuber anhalten und überwältigen kann,[21]) freilich nur, um ihn alsdann den Organen des Staates auszuliefern.

4. Das Verfahren gegenüber den des Seeraubes nur verdächtigen Schiffen.

In vielen Fällen wird der verbrecherische Charakter eines Piratenschiffs nicht so klar zutage treten, daß von vornherein jeder Zweifel an der Qualität des fraglichen Fahrzeuges ausgeschlossen ist. Damit der Satz von der Denationalisierung des Seeräubers seine vollen Früchte trage und in der Tat eine wirksame Seepolizei durch die Kriegsfahrzeuge aller zivilisierten Staaten ausgeübt werden könne, muß ihnen die Möglichkeit gegeben sein, sich über den wahren Charakter des der Piraterie verdächtigen Fahrzeuges zu vergewissern, d. h. sie müssen ein Anhalte- und Visitationsrecht diesen Fahrzeugen gegenüber besitzen, ohne doch befürchten zu brauchen, bei Nichtbestätigung ihres Verdachts eine völkerrechtswidrige Handlung zu begehen. Die Beantwortung der Frage ist insofern schwierig, als an sich in Friedenszeiten kein Kriegsschiff auf hoher See irgend welche polizeiliche Befugnis Fahrzeugen einer anderen Nation gegenüber besitzt. Indessen lassen nach dem Vorgesagten praktische Erwägungen es als unbedingt geboten erscheinen, diese Regel in Ergänzung des Satzes von der Denationalisierung des Seeräubers für die des Verbrechens der Piraterie verdächtigen Fahrzeuge zu durchbrechen, und es wäre widersinnig, wenn das Völkerrecht, das allen Nationen ein Recht auf ungehinderten maritimen Verkehr zugesteht, die zur Verwirklichung dieses Rechtes in der Praxis erforderlichen Mittel versagen wollte. Ist man aber einmal dahin gelangt, diese Ausnahme im

[21]) A. M. Gareis S. 575, 576, der Kauffahrteischiffen nur im Falle der Notwehr das Recht zum Angriff auf einen Seeräuber zubilligt; im Ergebnis zustimmend Ortolan S. 210 unten.

Prinzip zuzugestehen, so wird man in Verfolg den Kriegsschiffen auch alle Rechte, im äußersten Falle selbst die Anwendung von Gewalt, zubilligen müssen, welche erforderlich sind, die Konstatierung des eigentlichen Charakters des verdächtigen Schiffes mit Erfolg durchzusetzen.[22]) Nur das muß verlangt werden, daß im einzelnen Falle auch wirklich gewichtige Verdachtsgründe für die Vermutung der Piraterie vorliegen, eine Tatfrage, die nach den Umständen des einzelnen Falles zu beurteilen ist, und daß zweitens diese Untersuchung mit jeder Schonung und Delikatesse, die möglich ist, ohne ihren Zweck zu gefährden, ausgeübt werde. Stellt sich gleichwohl der Verdacht hinterher als unbegründet heraus, so hat der Heimatsstaat des fälschlich in Verdacht geratenen Schiffes zwar keinen Anspruch auf Genugtuung, denn ein solcher würde ja eine hier nach dem Vorhergesagten nicht vorliegende Rechtsverletzung voraussetzen, wohl aber auf Schadloshaltung für die seinem Schiffe aus der Durchsuchung erwachsenen Nachteile, wie Zeitversäumnis[23]) usw. Dies letztere wohl besonders aus dem Grunde, weil der Schaden leichter von dem Staat als von einzelnen getragen wird, und es den Anforderungen der Billigkeit jedenfalls am meisten entspricht, die Schadensvergütung demjenigen aufzuerlegen, der den Schaden verursacht hat. Außerdem wird auf diese Weise der bedenklichen Konsequenz des Anhalterechts die Spitze abgebrochen, indem die davon betroffenen Fahrzeuge keinerlei materielle Schädigung zu befürchten haben. Andererseits werden die Staaten daraus auch Anlaß nehmen, in ihren Instruktionen an die Kommandanten der Kriegsschiffe diesen die größte Vorsicht und Rücksichtnahme in der Ausübung ihrer Befugnis anzuempfehlen.

Anerkannt wurde das Anhalte- und Durchsuchungsrecht in der Praxis und sogar, ohne daß bei Nichtbestätigung des Verdachts ein Entschädigungsanspruch zugebilligt wird, in der Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten Tyler vom 27. 2. 1843:

---

[22]) Die Frage ist in der Literatur eine sehr bestrittene; vgl. Gareis S. 577; Perels S. 144 N. 2; Ullmann S. 215, 216; Ortolan, Ch. XII, insbes. S. 254; Hautefeuille III Tit. 11; s. bei den Genannten auch über die üblichen Formen, in denen sich die von den Kriegsschiffen geübte Kontrolle zu vollziehen pflegt (enquête du pavillon, droit de visite, droit de recherche); s. auch noch Martens (Bergbohm) II S. 239; Stiel S. 11 u. 12 mit weiterer Literaturangabe.

[23]) vgl. Gareis S. 578, 2.

The right under such circumstances — sc. upon suspicion of piracy, with probable cause and in good faith —, not only to visit and detain, but to search a ship, is a perfect right, and involves neither responsibility nor indemnity. Vgl. Halleck II S. 276, 277.

Ein Analogon zu der Behandlung der des Seeraubes nur verdächtigen Fahrzeuge, wie sie im vorstehenden dargestellt ist, bietet wiederum die Geschichte der Bekämpfung des Sklavenhandels. Schon im sogen. Quintupelvertrage vom 20. 12. 1841 hatten die Vertragsmächte unter gleichzeitiger Gleichstellung des Sklavenhandels mit dem Seeraub ihren Kreuzern gegenseitig das Recht eingeräumt, in einer genau umschriebenen „verdächtigen" Zone des Sklavenhandels verdächtige Fahrzeuge anzuhalten und zu durchsuchen, und im Kap. 3 der Brüsseler Antisklavereiakte vom 2. 7. 1890 (RGBl. 1892 S. 605) wird den Kriegsschiffen der Vertragsmächte wiederum das Recht zugestanden, in bestimmten Gewässern jedes des Sklavenhandels verdächtige Fahrzeug unter 500 Tonnen Gehalt anzuhalten, bei Nichtbestätigung des Verdachtes dem angehaltenen Fahrzeuge aber ein Entschädigungsanspruch gegen die Regierung des betreffenden Kriegsschiffs gewährt.

Anders als bei den Kriegsschiffen liegt die Sache, soweit es sich um private Fahrzeuge handelt. Für diese wird übereinstimmend das Anhalterecht verneint. Dieselben Gründe, welche im Strafrecht dazu geführt haben, das Vorgehen gegen bloß Verdächtige den Organen des Staates vorzubehalten, liegen auch in unserem Falle vor. Das Gegenteil würde ein Gefühl grenzenloser Rechtsunsicherheit auf den Meeren hervorrufen, um so mehr als gegen die mißbräuchliche Anwendung des Visitationsrechts seitens Privater nicht dieselben Garantien gegeben sind wie bei den Organen des Staates.

5. Das Recht der Reprise beim Seeraub.

Die anerkannte Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes ist schließlich noch von Bedeutung für die Frage nach der zivilrechtlichen Lage der von den Seeräubern geraubten Güter. Wie im Zivilrecht eine rechtswidrige Handlung niemals den Titel zum Eigentumserwerb abgeben kann, wie der Dieb oder Räuber an seiner Beute kein Eigentum erlangt, dieses vielmehr dem bisherigen Eigentümer unverändert erhalten bleibt, so ist es eine notwendige Konsequenz der Völkerrechtswidrigkeit des Seeraubes, daß der

Pirat durch seine verbrecherischen Handlungen kein Eigentum an den von ihm geraubten Gütern erwirbt. Diese fallen demnach, wenn sie ihm wieder abgenommen sind, nicht dem Repreneur zu, sondern sind ihrem früheren Eigentümer zurückzuerstatten. Dieser Grundsatz, wie er in der alten Rechtsformel „pirata non mutat dominium" seinen Ausdruck findet, ist denn auch in neuerer Zeit zu unbestrittener Geltung gelangt. Nur die spanische Praxis ist zweifelhaft. Manche neueren Verträge sprechen diesen Grundsatz ausdrücklich aus. Vgl. den deutschen Vertrag mit Nikaragua vom 4. 2. 1896 (RGBl. 1897 S. 171 Art. 19). Daß dabei vielfach ein Abzug (droit de recousse) als Belohnung des Repreneurs festgesetzt wird, ändert an dem Prinzipe nichts.

In früheren Zeiten ward die Frage nach dem Schicksal der Reprise sehr verschieden beantwortet. Manche Staaten wiesen sie ganz dem Repreneur zu, in der offenbaren Absicht, den Eifer zur Bekämpfung der Seeräuber anzuspornen. Von manchen wurde auch unterschieden, ob Reprise und Repreneur demselben Staate angehörten oder nicht, und nur im zweiten Falle die Reprise ihren früheren Eigentümern zurückerstattet.[24])

II. Der völkerrechtliche Begriff der Piraterie.

1. Piraterie nach Völkerrecht und Piraterie nach Landesrecht.

Größere Meinungsverschiedenheiten als über die im vorstehenden behandelten völkerrechtlichen Folgen des Seeraubes bestehen über die Tatbestandsmerkmale des Verbrechens.

Auf die Frage, welche Handlungen denn nun im Sinne der im vorhergehenden erörterten Völkerrechtsnormen als Piraterie zu erachten sind, ist zunächst zu erwidern, daß hierüber nicht die zahlreichen landesgesetzlichen Begriffsbestimmungen des Seeraubes entscheiden, vielmehr die völkerrechtliche Entwicklung einen besonderen völkerrechtlichen Begriff der Piraterie geschaffen hat, dessen Voraussetzungen für das Verhalten des Völkerrechts einzig und allein maßgebend sind; darüber besteht kein Zweifel. So be-

[24]) Über die historische Entwicklung und Einzelheiten vgl. unter vielen anderen Gareis § 111; Martens III; Hautefeuille III Kap. 3 S. 338 ff.; Ortolan S. 223, 224.

merkt unter anderen Gareis[25]): „Fragt man sich, wer angesichts der bestehenden Meinungsverschiedenheiten den Begriff des Seeraubes festzustellen habe, ob der Gesetzgeber eines jeden einzelnen Staates oder das Völkerrecht, so muß man zu der Antwort gelangen: für das Völkerrecht hat das Gewohnheitsrecht einen Begriff gebildet, der von der munizipalen Feststellung der einzelnen Staaten ebensowenig abhängig ist, wie der Gesetzgeber der einzelnen Staaten vom Völkerrecht."

Daß es, selbst wenn man von der historischen Rechtsentwicklung absieht, auch der Natur der Sache nach ein Unding wäre, die völkerrechtlichen Folgen der Piraterie unter Übergehung eines völkerrechtlichen Begriffs von den Feststellungen der Munizipalrechte abhängen zu lassen, sei noch überdies hervorgehoben. Denn die Landesgesetzgebungen haben in ihren Begriffsbestimmungen bezüglich des Seeraubes völlige Freiheit. Sie können innerhalb der räumlichen Grenzen ihrer Jurisdiktionsgewalt vollgültig als Seeraub bezeichnen, was immer sie wollen. Sie verstoßen auch nicht gegen das internationale Recht, wenn sie ganz und gar keine Piraterie kennen. Wollte man gleichwohl die völkerrechtliche Behandlung des Seeraubes an den staatsrechtlichen Begriff knüpfen, so könnte sie auf diejenigen Fahrzeuge, deren Flaggenstaat keine Piraterie kennt, überhaupt unter keinen Umständen zur Anwendung gelangen, so stände es ferner jeder Landesgesetzgebung frei, durch gesetzliche Bestimmungen den Eintritt jener völkerrechtlichen Folgen für einen beliebigen Tatbestand nach ihrem Gutdünken herbeizuführen oder abzuwenden, so könnte von einer völkerrechtlichen, d. h. für alle Völker verbindlichen Rechtsfolge, die unter gewissen tatsächlichen Voraussetzungen unabhängig von dem in den Landesgesetzen sich offenbarenden Willen des einzelnen Staates eintritt, nicht mehr die Rede sein. Die völkerrechtliche Folge erheischt mit Notwendigkeit einen völkerrechtlichen Begriff. Aber über den Inhalt dieses Begriffs, dessen Bestehen alle anerkennen, gehen die Meinungen sehr auseinander. Denn, wie gesagt, beruht im Gegensatz zur landesgesetzlichen Piraterie der völkerrechtliche Begriff auf gewohnheitsrechtlicher Entwicklung und die Unbestimmtheit und Flüssigkeit des Gewohnheitsrechts im allgemeinen haftet auch ihm an. Seine historische Grundlage bilden zweifelsohne in erster

[25]) § 108 S. 574 in der Mitte.

Linie jene gewerbsmäßig betriebenen Räubereien zur See, denen bis in die neuere Zeit die Kauffahrer auf allen Meeren zum Opfer fielen. Lediglich von dem niederen Motive persönlicher Habgier getrieben, plünderten die gewerbsmäßigen Seeräuber die ihnen begegnenden Schiffe ohne Unterschied, ob Freund oder Feind, und die Bemannung des Fahrzeuges, das dem Seeräuber in die Hände fiel, konnte von Glück sagen, wenn sie mit dem Leben davonkam. Daß dieser denkbar schwersten Gefährdung der maritimen Sicherheit gegenüber, zu einer Zeit, wo das Meer von derartigen Raubschiffen wimmelte, andere widerrechtliche Akte zur See, welche gleichfalls eine Störung des Seeverkehrs bedeuten, anfänglich zurücktraten, ist leicht zu verstehen. Mit der fortschreitenden Völkerrechtsentwicklung aber und der zunehmenden Bedeutung, welche bei der stetig wachsenden Sicherheit des maritimen Verkehrs auch Störungen geringfügiger Art auf diesem Gebiet erlangten, erschien ein lediglich auf den oben skizzierten Normalfall des Seeraubes früherer Zeiten passender Pirateriebegriff als unzureichend, und in dem Bestreben, einen allen Anforderungen der Praxis genügenden Begriff zu schaffen, entspann sich ein lebhafter Streit über die Begriffsmerkmale des Verbrechens, der bis auf den heutigen Tag fortdauert.

Dabei wird man jedoch gut tun, den historischen Ausgangspunkt des Rechtsinstituts unverrückt im Auge zu behalten und in zweifelhaften Fällen einer Erweiterung des Begriffs nur dann zuzustimmen, wenn bis zu einem gewissen Grade dieselben Gründe vorliegen, welche das Völkerrecht seit alters veranlaßten, den gewöhnlichen Räubern des Meeres ihre eigentümliche Behandlung zuteil werden zu lassen.

2. Das Material für die Konstatierung des völkerrechtlichen Begriffs der Piraterie.

Als Quellen für die Feststellung des Begriffes der Piraterie nach internationalem Recht kommen in Frage:

A. Die Begriffsbestimmungen der völkerrechtlichen Doktrin.

Ich lasse hier die wesentlicheren der mir bekannt gewordenen völkerrechtlichen Definitionen des Seeraubes, soweit möglich chronologisch geordnet, folgen:

1. Bynkershoek.

I cap. 17 principio: „Qui autem nullius Principis autoritate, sive mari, sive terra, rapiunt, piratorum praedonumque vocabulo intelliguntur."

2. Sir Leoline Jenkins.

life of Sir Leoline Jenkins vol. I p. XCIV. A robbery when'tis committed upon the sea, is what we call Piracy. A robbery when'tis committed upon the land, does imply three things: 1. That there be a violent assault. 2. That a man's goods be actually taken from his person or possession. 3. That he who is despoiled, be put in fear thereby.

When this is done upon the sea, when one or more persons enter on board a ship with force and arms, and those in the ship have their ship carried away by violence or their goods taken away out of their possession, and are put in a fright by the assault, this is Piracy.

3. Klüber S. 310.

. . . von den Seeräubern, welche ohne Autorisation einer kriegführenden Macht fremdes Eigentum hinwegzunehmen trachten. . .

4. Wildmann I p. 201.

A pirate is a rover and a robber upon the sea and an enemy of the human race.

5. Dr. Lushington. Spinks Admiralty Rep. 83.

. . . piratical acts are robbery and murder upon the high seas. . . Whatever may have been the definition in some of the books, it was never, as far as I am able to find, deemed necessary, to enquire wether parties so convicted of these crimes had intended to rob on the high seas or to murder upon the high seas indiscriminately.

6. De Cussy II p. 441.

Le pirate est celui qui parcourt les mers avec un navire armé sans commission on sans patentes d'un prince on d'un État souverain, mais seulement de son autorité privée dans la vue de se saisir et de s'approprier par la force tous les navires qu'il rencontrera. (Azuni.)

7. Baud, in der Einleitung:

Die de zee eigenmagtig doorkruist met inzigt om de schepen van vriend of vyand, in tyd van vrede of van oorlog zonder onderscheid aan te randen en te berooven (is zeeroover).

Leach, 1 Hawk. P. C. Curw. ed. p. 251, §§ 1, 3.

A pirate is one, who to enrich himself, either by surprise or open force, sets upon merchants or others trading by sea, to spoil them of their goods or treasure.

Lord Justice Mellish-delivering the opinion of the Privy council-adopts the last definition.

9. Sir Charles Hedges, Rec. v. Dawson 13, Howell St. Tr. 451, 454.

Piracy is only a sea term for robbery; piracy being a robbery committed within the jurisdiction of the admiralty.

10. Judge Nelson, Savannah Pirates, Warburtons Trial of the officers and crew of the Privateer Savannah pr. 370, 379.

Piracy by the law of nations is defined to be a forcible depredation upon property upon the high seas without lawful authority, done animo furandi-that is, as defined in this connection, in a spirit and intention of universal hostility. A pirate is said to be one, who roves the sea in an armed vessel, without any commission from any sovereign state, on his own authority, and for the purpose of seizing by force and appropriating to himself, without discrimination, every vessel he may meet.

11. Lord Coke; 3 Inst. 113.

A pirate is a rover and a robber upon the sea.

12. Bishop § 1058.

Piracy by the law of nations is any act of forcible depredation on the high seas, committed in a spirit of general hostility to mankind, for gain or other privat ends of the doers.

13. Wheaton I p. 141.

Les pirates sont ceux qui courent les mers de leur propre autorité, pour y commettre des actes de déprédation, pillant à main-armée, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, les navires de toutes les nations, sans faire d'autre distinction que celle qui leur convient, pour assurer l'impunité de leurs méfaits; les actes commis par de tels malfaiteurs, constituent le crime de piraterie.

14. Ortolan p. 208 wörtlich dasselbe.

15. Phillimore I p. 113.

Piracy is an assault upon vessels navigated on the high seas, committed animo furandi, wether the robbery or forcible depredation be effected or not, and wether or not it be accompanied by murder or personal injury.

16. Dana, Notes to Wheaton No. 83 p. 194.
To constitute piracy jure gentium it is necessary, 1. That the offence being adequate in degree-for instance, robbery, destruction by fire or other injury to persons or property-must be committed on the high seas and not within the territorial jurisdiction of any nation; and 2. That the offenders at the time of the commission of the act, should be in fact free from lawful authority, or should have made themselves so by their deed, or, as Sir L. Ienkins says (II, 714) „out of the protection of all laws and privileges", or in the words of the duc de Broglie (Écrits I, 365) „qui n'ait ni feu ni lieu"; in short they must be in the predicament of outlaws.

17. Judge Story in Case of U. S. v. Smith. Curty p. 601.
. . . We have, therefore, no hesitation in declaring that piracy by the law of nations is robbery upon the sea. . .

18. Justice Trott (15 State Trials 1231).
defines piracy to be a robbery committed upon the sea and a pirate to be a sea thief.

19. Bluntschli S. 201.
Als Piraten-, Räuber-, Seeräuberschiffe werden die Schiffe betrachtet, welche ohne Ermächtigung eines kriegführenden Staates auf Beute fahren, sei es auf Menschenraub, sei es auf Raub von Gütern (Schiffen oder Waren), oder auch auf böswillige Zerstörung von fremden Gütern ausgehen.

20. Riquelme I, 237.
los pirates, segun la ley de las nasciones son aquellos que corren los mares por su propia autoritad, y no bajo el pabellon de un estado civilizado, para comeder toda clase de desafueros a mano armada y en paz y en guerra contra los buques de todos los pueblos.

21. Kent I p. 399.
Piracy is robbery or a forcible depredation on the high seas, without lawful authority, and done animo furandi, and in the spirit and intention of universal hostility.

22. Heffter S. 223.
. . . Die Seeräuberei (Piraterie), bestehend in der gewaltsamen Anhaltung und Wegnahme von Nationalschiffen oder des darauf befindlichen Eigentums, um sich damit zu bereichern, ohne dazu den Auftrag einer sich dafür verantwortlich machenden Staatsgewalt nachweisen zu können.

23. Gareis II S. 574.

Nach dem internationalen Gewohnheitsrecht ist ein Pirat derjenige, welcher einen gewaltsamen Angriff gegen ein Schiff (Kriegs-, Kauffahrtei- oder anderes Schiff) auf hoher See ohne staatliche Ermächtigung in der Absicht unternimmt, fremde bewegliche Sachen daselbst fortzunehmen.

24. Pasquale Fiore, wie Phillimore.

25. Perels S. 109.

Man versteht unter Piraterie ein ohne staatliche Autorisation in gewinnsüchtiger Absicht auf die Ausübung von Gewalttaten auf See gerichtetes, bewaffnetes Unternehmen.

26. M. Calvo I p. 576.

Dans le langage international il faut entendre par ce mot tout vol ou pillage d'un navire armé, toute déprédation, tout acte de violence commis à main-armée, en pleine mer contre la personne ou les biens d'un étranger, soit en temps de paix, soit en temps de guerre.

27. Hall p. 272.

. . . piracy may be said to consist in acts of violence done upon the ocean or unappropriated lands or within the territory of a state through descent from the sea.

28. Lawrence p. 212.

An act to be piratical must be an act of adequate violence, it must be committed outside the jurisdiction of a civilized state, and it must possess no national authorization.

29a. v. Liszt 1. Aufl. S. 144.

Seeraub ist die auf offener See oder von dieser aus (etwa durch Landung) von der Mannschaft eines Seeschiffes an Menschen oder Sachen ohne staatliche Ermächtigung begangene Gewalttat.

29b. Derselbe 4. Aufl. S. 215.

Seeraub ist die auf offener See außerhalb der Gerichtsbarkeit eines Staates der Völkerrechtsgemeinschaft begangene Gewalttat.

30. Stiel S. 28.

Piraterie ist ein unpolitisches, auf die gewerbsmäßige Ausübung räuberischer Gewaltakte gegen prinzipiell alle Nationen gerichtetes Seeunternehmen.

Man vergleiche außerdem die von Story in Wheatons reports V p. 167 verfaßte Note, die nahezu 30 Definitionen der Piraterie enthält.

B. Der staatsrechtliche Begriff der Piraterie.

Wie der völkerrechtliche Begriff des Seeraubes hat auch die Piraterie der Landesrechte in den an früherer Stelle gekennzeichneten gewerbsmäßig betriebenen Räubereien auf dem Meere, wie sie im Mitrelalter nur zu allgemein waren, ihren historischen Ausgangspunkt. Setzen aber demnach Landesrecht und Völkerrecht in ihrer Entwicklung des Pirateriebegriffs auf derselben tatsächlichen Grundlage ein, so ist es klar, daß jene völkerrechtliche Gewohnheit, jene gleichförmige Rechtsübung aller Kulturstaaten, welche den Begriff der Piraterie für das Völkerrecht schuf, in den landesgesetzlichen Begriffsbestimmungen des Seeraubes, soweit diese übereinstimmen, zutage tritt und somit diejenigen Elemente, welche in den landesgesetzlichen Definitionen der Piraterie gleichmäßig wiederkehren, auch in dem völkerrechtlichen Begriff enthalten sein werden. Und auch da, wo die landesgesetzlichen Bestimmungen voneinander abweichen und demgemäß als direkte Erkenntnisquelle für das Völkerrecht nicht zu verwerten sind, ist eine vergleichende Übersicht der verschiedenen Resultate, zu denen die Landesgesetze gelangt sind, für die richtige Erfassung des völkerrechtlichen Begriffs wertvoll; denn in ihnen spiegeln sich die verschiedenen Gesichtspunkte und Erwägungen wieder, welche für die von dem erwähnten Normalfall des Seeraubes ausgehende Entwicklung des Begriffs in dieser oder jener Richtung in Frage kommen.

Indessen würde es für unsere Zwecke zu weit führen, alle auf den Seeraub bezüglichen Gesetze der verschiedenen Staaten im einzelnen anzuführen. In dieser Hinsicht wird auf die im folgenden zitierte Literatur verwiesen. Nur einige der wesentlichsten gesetzlichen Bestimmungen der großen Seestaaten über die Piraterie seien wiedergegeben.

a) Frankreich.

Von älteren Bestimmungen sind zu nennen die „ordonnance sur l'amirauté, la piraterie et les prises maritimes“ von Karl VI. aus dem 14. Jahrhundert, bemerkenswert durch die drakonischen Strafbestimmungen, welche den Piraten angedroht werden, und ihre Begründung „attendu que les faits de la mer ne sont point semblables à ceux de la terre“ (cfr. Baud p. 46); ferner die „Ordonnance sur la Marine“ von 1681, deren Bestimmungen großenteils in

die späteren Gesetze übergegangen sind, und über die Valin zu vergleichen ist. Von neueren Gesetzen seien erwähnt ein Dekret vom 2. prairial an XI, art. 56 bezüglich des Rechts der Reprise, nach dem dem Eigentümer der von Piraten geraubten Güter das Eigentum erhalten bleibt, ein Kapereigesetz vom 22. 5. 1803 und schließlich das höchst ausführliche, noch heute gültige Gesetz vom 10. 4. 1825 „pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime", dessen Bestimmungen als charakteristisch für die Art und Weise ähnlicher Gesetze, soweit sie sich mit der Feststellung des Begriffs der Piraterie befassen, hier wörtlich folgen mögen. Titre premier, du crime de piraterie. Art. 1er Seront poursuivis et jugés comme pirates.

1° Tout invidu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et navigant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passe-port, rôle d'épuiqage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition; —

2° Tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou États différents.

2. Seront poursuivis et jugés comme pirates, —

1° Tout invidu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les equipages ou chargements de ces navires; —

2° Tout invidu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait les dits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements; — 3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'État, dont il aurait commission.

3. Seront également poursuivis et jugés comme pirates; — 1° Tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du Roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course; — 2° Tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du Roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un

navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

4. Seront encore poursuivis et jugés comme pirates; — 1° Tout invidu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment; — 2° Tout invidu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Der Verschiedenheit der unter dem Namen Piraterie zusammengefaßten Tatbestände entsprechend wird je nach der Schwere der verbrecherischen Handlung in den folgenden Art. 5—9 die Todesstrafe, lebenslängliches oder zeitiges Zuchthaus (travaux forcés) oder einfache Gefängnisstrafe (réclusion) angedroht. Titre III Art. 16 macht die öffentliche Anklage gegen die Mannschaft eines auf den Verdacht des Seeraubes hin aufgebrachten Fahrzeuges vom Ausgang des Prisenprozesses abhängig.

b) Eigentümlich ist dem englischen Pirateriebegriff das Erfordernis des animus furandi, der gewinnsüchtigen Absicht. Außer dem Raub zur See gilt nach Landesrecht noch als Piraterie jeder von einem Engländer unter fremder Flagge gegen englische Untertanen begangene feindselige Akt, auch wenn er nach Kriegsrecht erlaubt ist, ferner jegliche, z. B. durch Waffenlieferung, Piraten erwiesene Unterstützung. Desgleichen wird als Pirat bestraft, wer Schiff oder Ladung den Piraten in die Hände spielt, ebenso, wer den Schiffskommandanten hindert, sein Schiff gegen piratische Angriffe zu verteidigen. Schließlich wird noch außer allem Zusammenhange mit dem Vorhergehenden die widerrechtliche Wegführung eines Seeschiffs, ebenso die Zerstörung von Seegut, selbst wenn keine Anwendung von Gewalt gegen Personen erfolgte, als Seeraub erachtet. Das englische Recht straft den Piraten, der die Absicht zu morden hatte, mit dem Tode und droht im übrigen zeitige oder lebenslängliche Freiheitsstrafe an. Vgl. Blackstone 4. Buch Ch. V, III.

c) Die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten lehnt sich im allgemeinen an das englische Recht an. Zwei Kongreßakte, die eine von 1791, die andere von 1819, befassen sich mit dem Verbrechen der Piraterie. In der erstgenannten ist die örtliche Begrenzung des Verbrechens bemerkenswert, insofern sie bestimmt, daß auch jeder in den Küstengewässern, wie auf Flüssen, bis dahin,

wo sich noch Ebbe und Flut bemerkbar machen, sowie mittels Landung von der See aus an der Küste begangene Raub als Piraterie zu strafen sei (vgl. U. S. revised statutes § 5368). Die spätere Kongreßakte verdient besondere Beachtung, insofern sie die Existenz eines völkerrechtlichen Begriffs der Piraterie ausdrücklich anerkennt und gegen jeden, der sich dieses Verbrechens schuldig macht, die Todesstrafe verhängt, welch letztere indessen durch die Akte vom 15. 1. 1897 wieder beseitigt wurde. Vgl. Wharton § 2830.

d) Das deutsche Recht kennt kein besonderes Verbrechen der Piraterie, anerkennt aber die besondere Schwere des Verbrechens dadurch, daß es den Raub auf hoher See als qualifizierten Raub straft. (StGB. §§ 250 N. 3, 251.) Hinsichtlich der Zuständigkeit zur Aburteilung vgl. §§ 4 und 8 ibid. und StPO. § 10.

Das österreichische Militärstrafgesetzbuch straft den Seeraub mit dem Tode, ohne indes das Verbrechen näher zu definieren.

Brasilien trifft in seinem Strafgesetzbuch vom 25. 11. 1833 dem französischen Recht konforme Bestimmungen.

Für die Niederlande ist heute das niederländische StGB. vom 3. 3. 1881 Art. 381, 382, 4 N. 4 gültig.

Aus Spaniens Vergangenheit als Seemacht sind zwei Marineverordnungen aus den Jahren 1621 und 1751 zu erwähnen.[26])

Im Anschluß an die vorstehend wiedergegebenen staatsrechtlichen Bestimmungen über Piraterie ist noch die Frage zu erörtern, ob, wenn im völkerrechtlichen Verkehr der Staaten schlechthin von Piraterie ohne näheren Zusatz die Rede ist, darunter Piraterie nach dem Landesrecht des jeweiligen Staates oder aber Piraterie nach Völkerrecht zu verstehen ist. Zumal bei Auslieferungsverträgen kann die Frage leicht praktische Bedeutung gewinnen. Man wird bei ihrer Beantwortung daran festhalten müssen, daß ein Staat, wie für ihn doch in erster Linie seine Landesgesetzgebung und nicht das Völkerrecht in Frage kommt, einem ohne Zusatz gebrauchten Worte diejenige Bedeutung beilegen will, welche ihm seine eigenen Gesetze geben, nicht aber den Sinn des Völkerrechts. Vgl. darüber v. Martitz I S. 68 Anm. 15 a. E., S. 181 N. 5.

[26]) Man vgl. außer den zitierten noch Baud S. 108—151, der daselbst eine ziemlich erschöpfende Zusammenstellung aller auf die Piraterie bezüglichen Landesgesetzgebungen bis in die Mitte dieses Jahrhunderts gibt. v. Martitz I S. 66 Anm. 14 und Stiel S. 31ff., S. 47/48.

C. Die internationale Staatenpraxis in der Form von Verträgen und diplomatischen Verhandlungen, der Rechtsprechung der Gerichte, insbesondere der Prisengerichte, der Anweisungen an die Marinebehörden, insofern in ihnen auf den völkerrechtlichen Begriff des Seeraubes Bezug genommen wird.

Doch sind die einschlägigen Fälle nicht wohl im Zusammenhange wiederzugeben und werden zweckmäßiger im folgenden bei der Erörterung der einzelnen Tatbestandsmerkmale des Seeraubes angeführt und erörtert werden.

3. Die einzelnen Tatbestandsmerkmale der Piraterie.

a) Der Schauplatz.

Das Meer gibt der Piraterie ihr eigentümliches Gepräge und ihren von allen anderen Verbrechen durchaus verschiedenen Charakter. Alle sind denn auch darüber einig, daß das Verbrechen nur im Zusammenhang mit dem Meere stattfinden kann.[27]) Während aber früher die Meinungen durchweg dahin gingen, daß der Seeraub nur auf der hohen See möglich sei, ist neuerdings mit steigendem Nachdruck die Ansicht vertreten worden, daß auch in den Küstengewässern und an der Küste selbst, also auf dem festen Lande verübte Gewaltakte als Seeraub betrachtet werden können, sofern letztere nur vermittels Landung vom Meere aus geschehen und die hohe See demzufolge die Grundlage der räuberischen Handlung bildet.[28])

---

[27]) Hall S. 271 (vgl. die folgende Anm.) bemerkt hierzu einschränkend: „under the condition at least of modern civilisation." Die Äußerung ist einigermaßen dunkel. Wahrscheinlich will Hall darauf hindeuten, daß in früheren Zeiten bei der vollkommenen Rechtsunsicherheit, wie sie nicht selten in manchen Gegenden herrschte, letztere angesichts des gänzlichen Unvermögens der Territorialobrigkeit, die Sicherheit des Verkehrs auch nur einigermaßen zu gewährleisten, insofern den Charakter staatlichen Territoriums einbüßten, daß die in solchen Gegenden ihr Wesen treibenden Räuberbanden gleich Piraten auf offener See hätten behandelt werden können und ihre Bestrafung durch andere Kräfte als die Organe der Territorialregierung völkerrechtlich erlaubt gewesen wäre und keine Verletzung der Territorialhoheit in sich geschlossen hätte.

[28]) Hall S. 271 äußert sich folgendermaßen: „Usually piracy is spoken of as occuring only upon the high seas. If however a body of pirates land upon an island unappropriated by a civilised power, and rob and murder a trader, who may be carrying a commerce there with the savage inhabitants, they are guilty of a crime, possessing all the marks of commonplace professional

Die juristische Eigentümlichkeit des auf hoher See begangenen Seeraubes besteht darin, daß er sich außerhalb der Grenzen staatlicher Jurisdiktion vollzieht. Bezüglich der in den Küstengewässern und an der Küste selbst verübten räuberischen Akte sind in dieser Hinsicht zwei Fälle zu unterscheiden. Das Verbrechen kann die juristische Eigentümlichkeit der auf offenem Meere begangenen Handlungen teilen, insofern es sich ebenfalls außerhalb der Territorialgrenze eines völkerrechtlich anerkannten Staates, etwa auf einer lediglich im Besitz von Eingeborenen befindlichen Insel, vollzieht: es kann sich innerhalb der Grenzen staatlicher Jurisdiktionsgewalt, z. B. an der nordamerikanischen Küste abspielen. Wenn aber von einigen für den zweiten Fall kein Seeraub als vorliegend erachtet wird, weil der Umstand, daß das Delikt innerhalb territorialer Jurisdiktion begangen ist, die Verbrecher den Gesetzen des Staates und nicht den Bestimmungen des Völkerrechts unterwerfen würde,[29]) so ist darauf zu erwidern, daß jedenfalls der Umstand, daß ein Delikt innerhalb der Grenzen staatlichen Territoriums begangen ist und der Verbrecher dadurch den Gesetzen des betreffenden Staates unterworfen wird, an sich nicht das geringste Hindernis für die Anwendbarkeit der im übrigen einschlägigen Völkerrechtsnormen bildet. Das Völkerrecht bildet seine Normen unbekümmert um die Grenzen staatlicher Jurisdiktionsgewalt. Völkerrecht geht insoweit vor Staatsrecht. Darin besteht ja gerade sein Wesen.

piracy. In so far as any definitions of piracy exclude such acts and others done by pirates else where than on the ocean but of the kind which would be called piratical if done there, the ommission may be assumed to be accidental. Piracy no doubt cannot take place independently of the sea, under the conditions at least of modern civilisation. But a pirat does not loose his piratical character by landing within state territory, that piratical acts done on shore, cease to be piratical" . . . und kommt zu dem Ergebnis: „piracy may be said to consist in . . . done upon the ocean or unappropriated lands, or within the territory of a state through descent from the sea . . ." Bluntschli a. a. O.: „. . . wenn ein solches Schiff in der Absicht ausfährt, an den Ufern Verheerungen anzurichten . . . so wird auch ein solches Schiff als Pirat zu strafen sein." S. ferner S. 23 N. 29a die Definition Liszts, der freilich (N. 29b) seine Ansicht geändert hat, und Stiel S. 64ff. mit weiteren Literaturangaben.

[29]) Lawrence S. 210; vgl. dazu noch Gareis § 108 a. E.: „Der Seeraub kann nur auf hoher See stattfinden; in den Küstengewässern ist lediglich die Definition maßgebend, welche das Recht des Staates ausspricht, unter dessen Hoheit die betreffende Küste steht"; und v. Liszt 4. Aufl. S. 215.

Man erwäge ferner, daß die staatliche Strafrechtskompetenz für die innerhalb der Territorialgrenze begangenen Delikte eine so wenig exklusive ist, daß die moderne Strafgesetzgebung wiederholt im Auslande von Ausländern begangene Handlungen unbekümmert um ihre Strafbarkeit nach den Gesetzen des Tatortes mit Strafe bedroht, ohne daß ein solches Verfahren als völkerrechtswidrig bezeichnet würde.[30]) Legt aber schon der einzelne Staat in gewissen Fällen der rechtlichen Beurteilung einer auf fremdem Staatsgebiet begangenen Handlung die Begriffsbestimmungen seiner Landesgesetze zugrunde, so kann ein analoges Verfahren seitens des Völkerrechts doch erst recht nicht überraschen.

Nun scheint zwar die Mehrzahl der wissenschaftlichen Definitionen des Seeraubes der im vorstehenden erörterten Erweiterung des Begriffs direkt zu widersprechen, insofern in ihnen lediglich von Gewaltakten auf hoher See die Rede ist; doch dürfte hier vielleicht die auch von Hall (vgl. Anm. 28) vertretene Vermutung nicht unbegründet sein, daß es sich dabei lediglich um Ungenauigkeiten der Ausdrucksweise handle, und man bei der Aufstellung der Definition nur an den häufigsten Fall gedacht habe, ohne jeden anderen schlechthin ausschließen zu wollen.

Von den Landesgesetzgebungen hat die amerikanische bereits im vorigen Jahrhundert sich für die Erweiterung des Pirateriebegriffs genau in dem oben ausgeführten Sinne entschieden (vgl. S. 26/27). Denn auch ihre eigentümliche örtliche Begrenzung des Verbrechens „auf Flüssen, soweit sich noch Ebbe und Flut bemerkbar machen", ist kaum im strikten Sinne des Wortes zu verstehen und soll wohl besagen: Piraterie kann nur so weit landeinwärts vorkommen, als die See noch die Grundlage der räuberischen Akte bildet, das Verbrechen noch als von dort aus begangen betrachtet werden kann.

Für die Erstreckung des Begriffs der Piraterie auch auf von der See aus geschehene Gewaltakte scheint mir aber vor allen Dingen der Umstand zu sprechen, daß die Natur des Verbrechens in beiden Fällen nahezu dieselbe ist. Alle Umstände, die dazu geführt haben, dem Seeraub seine besondere völkerrechtliche Stellung zuzuweisen, die gemeinsame Gefahr, mit der er alle Völker bedroht, die Schwierigkeit, sich gegen den Seeraub zu schützen und

---

[30]) vgl. RStGB. § 4 Nr. 1.

ihm beizukommen, die faktische Verwerfung jeder staatlichen Autorität seitens des Seeräubers, die es unbillig erscheinen läßt, seinen Heimatsstaat für seine Handlungen verantwortlich zu machen, finden sich in dem einen wie in dem anderen Falle. Im einen wie im anderen Falle gibt der freie, der menschlichen Herrschaft unzugängliche Ozean dem Piraten, wie er ihm den Stützpunkt für seine Unternehmungen gewährt, sein eigentümliches Gepräge. Es ist freilich zuzugestehen, daß die Möglichkeit des Schutzes gegen Seeräuber auf hoher See eine bei weitem geringere ist als im anderen Falle. Immerhin dürfte es auch hier weit über die Grenze des praktisch Durchführbaren hinausgehen, ein seeräuberisches Vorhaben von vornherein illusorisch zu machen. Man denke hierbei nicht an die großen Seehäfen der zivilisierten Staaten, an die besonders stark von der Schiffahrt frequentierten Gewässern anliegenden Uferbezirke, etwa die belgische Küste. Hier dürfte sich kaum ein verdächtiges Schiff zeigen können, ohne daß rechtzeitige Vorsorge zur Sicherung und Unschädlichmachung getroffen würde. Aber man nehme die ungeheuer ausgedehnten Küstenstriche der Vereinigten Staaten oder eine der im Kolonialbesitz befindlichen Inselgruppen des Stillen Ozeans: und man wird sich der Ansicht nicht verschließen können, daß seeräuberische Gewalttaten dort keineswegs ausgeschlossen sind. Die Verfolgung und Bestrafung des Piraten wird sich allerdings in diesem Falle der Regel nach viel leichter vollziehen als bei einem Raub auf hoher See. Das Verbrechen wird fast stets und in den meisten Fällen sehr bald bekannt werden. In relativ kurzer Zeit wird die Verfolgung des noch dazu häufig genug ausführlich beschriebenen Räuberschiffes beginnen können. Wie häufig birgt dagegen auf offenem Meer der Ozean jegliche Spur der begangenen Schandtat auf immer in seiner Tiefe! Wie manches Unglücksschiff mag in früheren Zeiten als verschollen bezeichnet worden sein, das einem Piraten zum Opfer fiel! Und selbst wenn der Räuber sich an der Plünderung der Ladung genügen ließ, wie lange währte es, bis man geeigneten Ortes von dem Vorgang erfuhr! Und weiter mag die größere Gefahr, in die er sich begibt, manchen verwegenen Piraten der offenen Meere abhalten, sich in verbrecherischer Absicht an die Küsten zu wagen. Ferner ist es durchaus unwahrscheinlich, daß ein von der hohen See aus die Küsten plündernder Seeräuber nicht auch auf offenem Meere sein verbrecherisches Handwerk betreiben sollte.

Und aus diesem Grunde besonders mag sich in der Praxis niemals das Bedürfnis für die in Frage kommende Erweiterung des Begriffs ergeben haben. Aber muß die Doktrin nicht jede Möglichkeit in Betracht ziehen, um möglichste Lückenlosigkeit ihres Systems zu verbürgen? Und wenn auch die zuletzt angeführten Unterschiede der Konsequenzen des Raubes auf hoher See und unseres Falles nicht unbedeutend sind, sie dürften doch kaum hinreichen, die Verwerfung der vertretenen Ansicht zu rechtfertigen. Ist es doch sehr fraglich, ob eine, wenn auch mit möglichster Beschleunigung eingeleitete Verfolgung eines an der Küste betroffenen Seeräubers auch nur in der Mehrzahl der Fälle zu einem Resultate führt; und einmal seinen Verfolgern entronnen, steht das Verbrecherschiff nicht ungünstiger da als ein Pirat, dessen Gewalttaten auf hoher See bekannt geworden sind. Wieder nimmt ihn der weite Ozean in seine sichere Unermeßlichkeit auf: Zur Begehung seines Verbrechens hat er sich momentan seines Schutzes begeben; nach vollbrachter Tat kehrt er in seine Hut zurück. Er ist, militärisch geredet, seine Operationsbasis, die ihm die alleinige Möglichkeit seines Tuns und Treibens bietet, die ihm den sicheren Rückhalt gewährt, von wo aus er, zeitweise zum Rückzuge gezwungen, zu gelegener Stunde zu neuem Angriff vorgeht. Auf der offenen See weilt er die größere Zeit seines Daseins, auf ihr bringt er das unrechtmäßig erworbene Gut zunächst in Sicherheit, ihr paßt er seine Lebensgewohnheiten und Fähigkeiten an. Von jedem staatlichen Bande sich lossagend, aus der Heimat verbannt, findet er in dem weiten Meer seine Wohnstätte. Beim Raub auf hoher See folgen aus dem Tatort des Verbrechens gewisse juristische Konsequenzen. Ist es nicht naheliegend, in unserem Falle dem regelmäßigen Aufenthaltsort des Verbrechers, seinem Wohnsitz, wenn man will, dieselbe Bedeutung beizulegen?

b) Gewalttätigkeit.

Neben dem Zusammenhange mit dem Meere tritt als wesentlichstes Kennzeichen der Piraterie der gewaltsame Charakter des Verbrechens hervor. Darüber sind alle einig, daß das Merkmal der Gewalttätigkeit unumgänglich notwendig zum Begriff des Seeraubes gehört. Wenn aber Jenkins die Erregung von Furcht als notwendig hinstellt,[31]) so wäre dem kaum beizupflichten. Zu-

[31]) vgl. S. 20 N. 2.

treffend bemerkt Bluntschli S. 202: „Daß das Dritte (die Erregung von Furcht) notwendig sei, darf billig verneint werden, denn die Seelenstimmung des Verletzten ist für das Verbrechen ohne Bedeutung. Auch wenn die Angegriffenen sich nicht fürchten und den Kampf mit den Seeräubern siegreich durchfechten, sind diese dennoch als Seeräuber zu bestrafen."

Ja, es ist nicht einmal erforderlich, daß der Seeräuber wirklich einen Gewaltakt ausgeübt habe. Schon das bloße Kreuzen eines Fahrzeuges in dieser Absicht genügt dem Völkerrecht, die Unrechtsfolgen des Seeraubes eintreten zu lassen. Eine Reihe von Definitionen spricht dies ausdrücklich aus. Vgl. S. 20 ff. N. 3, 7, 13, 19, 20, 25, 30.

Den Grundsätzen des Strafrechts gemäß wird man in einem solchen Falle freilich nur von einem Versuch des Seeraubes oder gar lediglich einer vorbereitenden Handlung zu diesem Verbrechen reden können. Aber in der ganzen völkerrechtlichen Literatur ist von einer besonderen Behandlung nicht die Rede. Pirat oder nicht Pirat, denationalisiert oder unter dem Schutze der Flagge stehend, ein Drittes gibt es nicht.

Die Schwere der von vielen Landesgesetzen angedrohten Strafen mag Menschen gegenüber, die noch niemanden geschädigt haben, hart erscheinen, aber praktische Erwägungen lassen keinen andern Ausweg zu. Man denke sich, ein Kriegsschiff begegnet einem auf seiner ersten Fahrt befindlichen Seeräuber unter fremder Flagge. Die Qualität der Bemannung, die Ausrüstung des Schiffes, vorgefundene Papiere, etwa ein Teilungsplan der zukünftigen Beute oder eine Art ordre de bataille, welche jedem für den Aktionsfall seinen Posten anweist, lassen keinen Zweifel an der Eigenschaft des Schiffes zu. Aber ebenso klar liegt es zutage, daß das Räuberschiff noch kein Verbrechen hat begehen können; es verließ erst vor einigen Stunden den Hafen. Es ist schließlich, von seiner Eigenschaft als Pirat abgesehen, durchaus zur Führung der Nationalflagge befugt. Soll nun der Führer des fremden Kriegsschiffes gezwungen sein, den Verbrecher, womöglich noch unter einer Entschuldigung, seines Weges ziehen zu lassen, fest überzeugt, bald von seinen Schandtaten zu hören? Soll der Heimatsstaat des Raubschiffes gar noch in der Lage sein, Genugtuung und Entschuldigung wegen Verletzung seiner Nationalflagge fordern zu können?

Ist es demnach die sonst häufig mangelnde Möglichkeit, see-

räuberischen Akten vorzubeugen, welche den im vorstehenden behandelten Satz des internationalen Rechts rechtfertigt, so wird man daraus andererseits die Folgerung ziehen müssen, daß die völkerrechtliche Behandlung eines Fahrzeuges, dessen Bemannung noch keinen Gewaltakt verübte, als Seeräuber so lange nicht geboten ist, als sich die Unschädlichmachung des Fahrzeuges auch ohne seine Denationalisierung mit Sicherheit durchführen läßt. Ein Kreuzen in seeräuberischer Absicht wird also im Sinne der vorstehend erörterten Rechtsregel erst von dem Augenblick ab anzunehmen sein, wo das fragliche Schiff sich der staatlichen Kontrolle entzogen hat oder doch entzogen haben würde, falls es nicht dem Schicksal der Denationalisierung anheimfiele. Dies ist dem Heimatsstaat gegenüber der Fall, sobald es dem Machtbereich der Hafengewalt und event. Küstenforts, wie den etwa in seiner Nähe kreuzenden Kriegsschiffen seiner Nationalität entrückt ist, fremden Staaten gegenüber ebenso und außerdem noch, sobald es die Grenze der Küstengewässer überschritten hat.

Nach dem Vorhergesagten ist der Tatbestand des Seeraubes nicht notwendig kriminalistischer, sondern unter Umständen lediglich seepolizeilicher Natur, nicht Verbrechen, sondern lediglich Gefahr. Zu weit geht dagegen Stiel — S. 53 ff., s. daselbst auch die weitere Literatur zu diesem Abschnitt —, wenn er in seiner berechtigten Polemik gegen die exklusiv kriminalistische Auffassung des Pirateriebegriffs einer rein seepolizeilichen Auffassung desselben das Wort redet. Nach ihm ist der Tatbestand niemals Verbrechen, sondern stets nur Gefahr. Wäre indessen ein Einschreiten auf Grund des Piraterierechts in der Tat nur zur Abwendung drohender Gefahr zulässig, so würde diese Zulässigkeit gegenüber einem Fahrzeuge, das sich zwar in der Vergangenheit piratische Handlungen hätte zuschulden kommen lassen, von dem aber für die Zukunft keinerlei Gewaltakte mehr zu befürchten wären, verneint werden müssen. Ein unhaltbares Ergebnis. Denn wenn auch Aufgabe und Ziel des Völkerrechts nicht die Bestrafung einzelner piratischer Akte, sondern die Beseitigung des Übels ist, so bildet doch neben der Verhütung bevorstehender, die prompte Bestrafung begangener piratischer Akte, wie sie eben nur die Anwendung des Piraterierechts bis zu einem gewissen Grade gewährleistet, das nicht zu entbehrende Mittel zur Erreichung dieses Zieles.

c) Animus furandi.

Der Regel entsprechend, daß der Pirat sein Handwerk aus Gewinnsucht betreibt und auf seine Bereicherung ausgeht, erklärte man früher ziemlich allgemein den animus furandi, die gewinnsüchtige Absicht, auf welche auch schon die Bezeichnung „Seeräuber" hinweist, als zum Begriff der Piraterie notwendig. Die Mehrzahl der neueren Völkerrechtslehrer aber sieht von diesem Erfordernis ab, und ihre Ansicht dürfte das Richtige treffen. Fehlt auch der animus furandi und beschränkt sich der Pirat lediglich auf die Zerstörung fremder Güter, so ist doch der praktische Effekt derselbe.[32])

---

[32]) Bluntschli a. a. O.: „In den meisten Erklärungen des Begriffs wird der animus furandi, die gewinnsüchtige Absicht der Seeräuber, als Hauptmerkmal hervorgehoben. Die meisten Fälle des Seeraubes haben auch zweifellos diesen Charakter; aber wenn ein Schiff in der Absicht ausfährt, fremde Schiffe, vielleicht einer verhaßten Nation, zu zerstören und ihre Güter zu versenken oder an dem Ufer Verheerungen anzurichten, die Häuser in Brand zu stecken, und das alles nicht aus Gewinnsucht, sondern aus Haß oder Rache, so wird auch ein solches Schiff als Piratenschiff zu betrachten sein, weil die verderbliche Wirkung dieselbe und das Verbrecherische solcher Unternehmungen ebenso offenbar ist." Hall a. a. O: „When the distinctive mark of piracy is seen to be independence or rejection of state or other equivalent authority, it becomes clear that definitions are inadequate which, as frequently happens, embrace only depredations or acts of violence done animo furandi; if a vessel belonging to an extinguished state, were to keep the seas after the national identity had been wholly lost, and were to sink the vessels and kill the subjects of the victorious state: the intention to plunder would be absent, but the act at the bottom would be the same, as one in which the intention was present. In both cases the acts done would be acts of violence, committed by persons, having no right to perform them without authority from a politically organised society, but having no such society behind them; and in both cases they would be acts, for which no remedy could be obtained, except upon the persons by whome they were done." Lawrence a. a. O.: „An act to be piratical must be an act of violence adequate in degree, but it need not necessarily to be an act of depredation. Generally a pirat is merely a robber of the vulgarest and cruelest kind, but there have been cases, in which acts done by unauthorized persons for political ends, have been regarded as piratical, though the animus furandi was wanting and there was no thought of indiscriminate aggression upon vessels of all nations. Dana Notes to Wheaton No. 83: „It has sometimes been said that the act must be done lucri causa and the English common law definition of animus furandi has been treated asa requisite but . . ." a. A. Wharton § 2830: „Wether there

d) Die ununterschiedliche Feindseligkeit gegen alle Nationen.

Ebensowenig wie der animus furandi dürfte die ununterschiedliche Feindseligkeit gegen alle Nationen, die „general hostility", als ein Erfordernis der Piraterie zu betrachten sein. Freilich ist es das Gewöhnliche, daß der Seeräuber gegenüber allen Fahrzeugen ohne Unterschied der Nation sein Handwerk ausübt. Es ist kein Grund abzusehen, daß er sich auf die Schiffe einer bestimmten Nation beschränken sollte, es sei denn, seine Handlungen hätten einen politischen Charakter; und in diesem Falle wird in der Tat meistens von Seeräuberei nicht die Rede sein können, nicht aber, weil die „general hostility" fehlt, sondern in der Regel der Auftrag einer verantwortlichen Staatsgewalt oder die politische Absicht und das Fehlen des verbrecherischen Willens das Vorhandensein des Delikts ausschließt. (Vgl. das S. 41 Gesagte.) Im übrigen führen praktische wie moralische Erwägungen dazu, das in Frage stehende Requisit zum Vorhandensein des Tatbestandes der Piraterie als überflüssig erscheinen zu lassen.

Bei seeräuberischen Handlungen, welche auf die Fahrzeuge

---

must be the lucri causa was originally doubted, though now by the more recent jurists this element is held not necessary." Rivier schließt sich sachlich dieser Ansicht an, scheint sich aber an der juristischen Konstruktion bei mangelndem animus furandi als Seeraub zu stoßen: „Wenn das Element der beabsichtigten Wegnahme von Sachen fehlt, so ist kein eigentlicher Seeraub vorhanden, wohl aber ein Verbrechen, welches wie Seeraub bestraft werden kann." Kent scheint übrigens auf den animus furandi, wiewohl er ihn in seine Definition aufnimmt, nicht allzu großes Gewicht zu legen. Jedenfalls führt er ohne jeglichen Kommentar eine Entscheidung des höchsten amerikanischen Gerichtshofes an, in der es heißt: „That the Malek Adel was undoubtly an armed vessel within the intent of the act of 1819 and that by the words „piratical agression" is meant such offences as pirates are in the habit of perpetrating, whatever the motiv, wether plunder, revenge, hatred or wanton abuse of power; an consequently the actual plunder or intent to plunder need not appear in order to bring the case within the act." In dem Akt von 1819 aber heißt es ausdrücklich: „Piracy as defined by the law of nations", so daß man in diesem Urteil nicht die Interpretation eines Gesetzes der Vereinigten Staaten, sondern einen Ausspruch der höchsten Justizbehörde dieses Landes über den völkerrechtlichen Begriff zu erblicken hat. Vgl. Howards Reports II S. 232; vgl. noch die Definitionen von Calvo und v. Liszt S. 23 N. 26 und 29 a und b; a. M. von den Neueren insbesondere Stiel S. 73 unter II in ausführlicher Darlegung.

einer bestimmten Nation beschränkt bleiben, ist das verbrecherische Moment in demselben Maße vorhanden, wie wenn diese Beschränkung fehlte. Die Strafwürdigkeit des Piraten erleidet keine Änderung. Es werden ferner zwar in diesem Falle nicht die Handelsschiffe aller Nationen bedroht, aber kann der solcherweise angerichtete Schaden nicht trotzdem sehr wohl auch andere Nationen treffen? Ich möchte die Stellung der letzteren mit der der Neutralen zu zwei kriegführenden Mächten vergleichen. Es bedarf weiter keines Wortes, daß ein Seekrieg auch unbeteiligte Dritte, selbst jetzt noch, nachdem die Grundsätze der Pariser Seerechtsdeklaration über das neutrale Gut allgemein zur Geltung gelangt sind, stark in Mitleidenschaft zieht. In ganz beschränktem Maße trifft dasselbe für den vorliegenden Fall zu, um so mehr, als die auf der genannten Konferenz proklamierten Grundsätze sicherlich nicht vom Seeräuber beobachtet werden dürften. Es dürfte ferner bei einer Beantwortung der hier behandelten Frage im entgegengesetzten Sinne dem Seeräuber eine Sicherheit erwachsen, die zur Nachahmung anreizt, und was dem einen Staate heute, kann dem andern morgen passieren.[33])

[33]) Dr. Lushington in seiner Definition spricht sich ausdrücklich gegen das Erfordernis der general hostility aus. Die „Shenandoah", ein Kaper der konföderierten Staaten, fuhr nach Beendigung des Sklavenkrieges fort, amerikanische Fahrzeuge zu plündern. In England zur Verantwortung gezogen, behauptete der Kapitän, keine Kenntnis von dem Zusammenbruch der Konföderation gehabt zu haben. Man glaubte ihm, und er wurde daraufhin freigesprochen, aber auch nur daraufhin. Andernfalls wäre er unbedingt als Pirat verurteilt worden, und doch hatte er sich in seinen Angriffen auf die Fahrzeuge einer Nation beschränkt. Lawrence bemerkt hierzu: „There was some doubt at the time with regard to the facts, but none as to the law. Had it been clear that captures were made with full knowledge of the downfall of the confederacy, the ‚Shenandoah' would certainly have been a pirate." Cf. British State papers: „British case presented to the geneva Arbitrators. 150, 160." Auf den entgegengesetzten Standpunkt stellte sich allerdings Richter Nelson im Prozeß gegen die Offiziere des südstaatlichen Kapers „Savannah" (U. S. v. Baker 5, Blatch 6): „If it were necessary on the part of the government to bring the crime charged against the prisoners within the definition of robbery and piracy as known to the common law of nations, there would be great difficulty ... For that shows if anything an intent to depredate upon the vessels and property of one nation only, the U. S., which falls far short of the spirit and intent which are said to constitute the essential elements of the crime." Man darf indessen bei der Beurteilung dieses Ausspruchs nicht außer acht lassen, daß sich die Justizbehörden der Nord-

Es würde sonst überhaupt fast in allen Fällen, wo Schiffe wegen mangelnder staatlicher Autorisation für die von ihnen begangenen Gewaltakte als Piraten betrachtet wurden, eine entgegengesetzte Behandlungsweise haben Platz greifen müssen.

c) Gewerbsmäßigkeit.

Mit dem geltenden Völkerrecht nicht in Einklang zu bringen erscheint auch der von Stiel — S. 77, 78 — in allzu enger Anlehnung an den Normalfall des Seeraubes früherer Zeiten unternommene Versuch, das Moment der Gewerbsmäßigkeit als wesentlich für den Pirateriebegriff hinzustellen. Stiel sieht sich selber a. a. O. zu dem Eingeständnis genötigt, daß die gewerbsmäßige Natur der Piraterie sich nur selten ausdrücklich anerkannt finde. Wenn er fortfährt: „eine stillschweigende Anerkennung enthalten alle die

staaten, zumal zu Anfang des Sezessionskrieges, bezüglich der rechtlichen Behandlung der südstaatlichen Kaperschiffe in einer höchst peinlichen Lage befanden. Einerseits ging es nicht gut an, die von den Rebellen ausgestellten Kaperbriefe als gültig und damit jeden Verdacht des Seeraubes ausschließend zu erachten, denn damit hätte man ja indirekt die Sezessionisten als gleichberechtigte kriegführende Macht anerkannt; andererseits war es mit Rücksicht auf die von den Südstaaten angedrohte Wiedervergeltung bedenklich, die südstaatlichen Kaper als Piraten zu behandeln. So suchte man nach einem Ausweg, wie auch immer, diesem Dilemma zu entgehen. Vgl. dazu noch das von Halleck I S. 69ff. Anm. 2 wiedergegebene Schreiben des Richters Daly vom 21. 12. 1861. Auch waren im Jahre 1862 die Richter Crier und Cadwalader in Smiths Fall in Philadelphia entgegengesetzter Ansicht, während „Mr. Steward Sek. of State to Mr. van Valkenburgh Febr. 19th 1869 M. S. S. Inst Japan" Nelsons Ansicht teilt. Dana bemerkt a. a. O.: „Some writers and even judges seem to have treated the phrase ‚hostis humani generis' as if it were a definition of piracy. Dr. Tindall (Howells St. Tr. XII 1271/72 note) in the case of the privateers of James II, reports this point as made and overruled and says: „It is neither a definition nor as much as a description of pirate but a theoratical invective . . . The criminal may have committed but one crime and intended but one, and that against a vessel of a particular nation; yet if done on the high seas under certain circumstances here after to be refered to, he may be seized and tried by any nation. In such a case it cannot be necessary to satisfy the court affirmatively as a fact that he had a purpose to plunder vessels of all nations or vessels irrespective of nationality; nor would the court be driven to an artificial presumption of law, contrary to the facts in the case that such general hostile purpose existed." In seiner Note an den Admiral Polo de Bernabé vom 18. 4. 1874 (M. S. S. Notes Spain For. Rel. 1874) adoptiert Mr. Fish Sec. of State diese Ansicht. Auf dem entgegengesetzten Standpunkt steht u. a. Stiel S. 70 unter II.

überaus zahlreichen Definitionen, die als ein wesentliches Merkmal des Tatbestandes die Absicht universeller Feindseligkeit hinstellen" und zu Eingang der Erörterung über die Frage der Gewerbsmäßigkeit bemerkt: „eine auf gewaltsame Vermögensverschiebungen gerichtete Aktion, die ihre Spitze gegen alle Nationen kehrt, ist als einzelne Handlung nicht denkbar", so scheitert diese Beweisführung einmal schon daran, daß, wie oben ausgeführt, weder die gewinnsüchtige Absicht noch die Richtung gegen prinzipiell alle Nationen zu den Tatbestandsmerkmalen der Piraterie zählen. Aber selbst die Richtigkeit der Stielschen Voraussetzungen zugegeben, würde die daraus auf den notwendig gewerbsmäßigen Charakter des Seeraubes gezogene Folgerung unhaltbar sein. Der Entschluß, nur ein einziges Fahrzeug, dieses aber ganz gleich welcher Nation es angehöre, sofern es nur ein geeignetes Beuteobjekt abgebe, räuberisch anzufallen, liegt keineswegs außerhalb des Bereiches der Möglichkeit. Es sei zugegeben, daß ein lediglich auf einen einzelnen Gewaltakt ausgehendes Schiff die maritime Sicherheit nicht in dem Maße gefährdet wie der gewerbsmäßige Räuber der Meere. Immerhin dürfte das Maß von Störung und Beunruhigung, welches der friedliche Schiffsverkehr — infolge der vermehrten Sicherheit zur See gegen jedwede Beeinträchtigung derselben doppelt empfindlich — auch durch einzelne Gewaltakte erfährt, es rechtfertigen, daß das Völkerrecht auch gegen solche Schiffe mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln vorgeht. Das unerläßliche Mittel ihrer wirksamen Bekämpfung aber ist die Anwendung der Rechtsregeln des Seeraubes, die sie dem Zugriff der Kriegsfahrzeuge aller Nationen preisgibt. Wenn Stiel a. a. O. demgegenüber ausführt: „Die Lücke, die dadurch entsteht, daß ein auf einen einzelnen Gewaltakt auf See ausgehendes Schiff dem Piraterierecht nicht unterliegt, ist unbedeutend. – Ist Name und Heimat des Schiffes unbekannt und begegnen ihm nach begangener Tat Kriegsschiffe, zu deren Kenntnis der räuberische Akt gelangt ist, so besteht Piratenverdacht; hat alsdann die Durchsuchung des Schiffes sein Nationale ergeben, so übernimmt der Flaggenstaat die Ahndung" — so ist darauf zu erwidern, daß der Flaggenstaat, befindet sich nicht zufällig eines seiner Kriegsfahrzeuge in der Nähe, gar nicht mit Sicherheit in der Lage ist, die Schuldigen zur Rechenschaft zu ziehen, da das Raubschiff, wofern überhaupt Piraterie in Frage kommen soll, sich von jeglicher staatlichen Kontrolle losgesagt haben muß. Vgl.

hierüber S. 44 ff. Die Praxis sieht denn auch ausnahmslos von dem Erfordernis der Gewerbsmäßigkeit ab. Jedenfalls ist kein Fall zu meiner Kenntnis gelangt, wo bei der Erörterung über das Vorliegen von Piraterie jure gentium in eine Prüfung der Frage eingetreten wäre, ob die Täter aus dem Seeraube ein Gewerbe machten, noch auch nur, ob ihre Absicht auf Begehung einer Mehrzahl gewaltsamer Handlungen gerichtet war.

f) Widerrechtlichkeit.

Es ist klar, daß ein Gewaltakt, um als Seeraub zu gelten, widerrechtlich sein muß. Nun wird dies zwar die Regel sein. Denn von Ausnahmen abgesehen, sind nur die Organe des Staates zur Gewaltanwendung befugt. Gewisse Umstände aber schließen gleichwohl die Widerrechtlichkeit und damit den Seeraub aus. Was z. B. im Stande der Notwehr seitens Privater geschieht, ist nicht Seeraub.[34]) Und hier können sich Schwierigkeiten ergeben, indem eine Handlung, die den Gesetzen eines Staates nicht widerspricht, nach den Gesetzen eines andern verboten sein kann. Man wird, damit Piraterie vorliege, verlangen müssen, daß der in Frage kommende Gewaltakt sich nach den Gesetzen aller Kulturstaaten als eine rechtswidrige Handlung darstelle. Es würde ihm sonst das völkerrechtswidrige Moment fehlen, das den Seeraub kennzeichnet, denn man wird niemals eine Handlung als völkerrechtswidrig bezeichnen können, die dem allgemeinen Rechtsbewußtsein so wenig widerspricht, daß sie nur in einzelnen Kulturstaaten verboten ist.

g) Mala fides. Gemeinverbrecherischer Charakter des Seeraubes.

Indessen ist es mit der objektiven Widerrechtlichkeit, wie sie im vorstehenden behandelt wurde, allein nicht getan. Allgemein wird das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit, die mala fides, gleichfalls als Requisit des Seeraubes bezeichnet.[35])

---

[34]) Wheatons rep. 11 I „The Marianna Flora": „But not every hostile attack in time of peace is piratical. It may be by mistake, or in necessary self-defense, or to repel a supposed meditated attack by pirates. If justifiable no blame attaches."

[35]) vgl. die vorige Anm.; Wharton, on Criminal Law II § 2817; v. Holtzendorff, Enzyklopädie II S. 655: „Jedenfalls können die von

Damit nicht genug, wird man auch noch verlangen müssen, daß die fragliche Handlung nicht lediglich zu politischen Zwecken geschah, sondern vielmehr privaten Beweggründen entsprang, wie dies auch Bishop ausdrücklich tut: „for gain or other privat ends of the doers;“[36]) denn die politische Tendenz benimmt einer an sich strafbaren Handlung, mag der Täter von den Strafgesetzen des Staates, gegen den sie sich richtet, auch nach wie vor zur Verantwortung gezogen werden, für die Allgemeinheit der Kulturstaaten ihren kriminellen Charakter, wie schon daraus erhellt, daß politische Verbrecher regelmäßig nicht ausgeliefert werden, und man würde sich allzuweit von der historischen Basis entfernen und einen Begriff schaffen, der mit den allgemein verdammten Schandtaten der Seeräuber des Mittelalters kaum noch Ähnlichkeit besäße, wenn man nicht den gemeinverbrecherischen Charakter als unerläßliches Merkmal der Piraterie betonte.[37])

b) Mangel der staatlichen Autorisation.

Daß hinlängliche staatliche Autorisation zu den fraglichen Gewaltakten das Vorhandensein von Piraterie ausschließt, ist unbestritten. Vgl. die S. 20 ff. zitierten Definitionen und Stiel S. 81 unter II. 1. Es könnte jedoch fraglich erscheinen, wann die staatliche Ermächtigung als hinreichend zu gelten habe. Bluntschli scheint, insofern er ausdrücklich von der Ermächtigung eines kriegführenden Staates redet,[38]) ihr nur für den Krieg Gültigkeit zuzusprechen. Doch geht man mit dieser Beschränkung auf jeden Fall zu weit. Es gibt auch Fälle, wo das Völkerrecht ohne das Bestehen eines Kriegszustandes die Anwendung von Gewalt gegen andere Nationen auf See als berechtigt anerkennt, so die friedliche Blockade, das Embargo, Repressalien. Es ist nicht einzusehen, warum nicht, wenn derartige Akte mit staatlicher Genehmigung von Privaten vorgenommen werden, die Piraterie ebensogut aus-

---

gültig bestellten Kapern verübten, gegen feindliche oder bona fide gegen neutrale Handelsschiffe begangenen Gewaltakte nicht als Seeraub betrachtet werden.“ Vgl. auch Anm. 77 B (S. 82).

[36]) vgl. S. 21 Nr. 12 und Stiel S. 80 unter I.

[37]) Über die Frage, inwiefern politischen Motiven entsprungene Gewaltakte zur See der Piraterie rechtlich gleichgestellt werden — Quasipiraterie —, sowie über die Grenze zwischen politischen und gemeinen Verbrechen s. S. 71.

[38]) vgl. S. 22 Nr. 19.

geschlossen sein sollte. Eher könnte dies fraglich erscheinen, wo die staatliche Autorisation als solche selbst gegen das Völkerrecht verstößt. Indessen scheinen mir die vielfachen Erörterungen über die in der Vergangenheit sehr belangreiche Frage, ob die Raubschiffe der Barbareskenstaaten als Piraten zu erachten seien, auch für diesen Fall das Gegenteil zu beweisen. Zweifellos waren die den Mohammedanern seitens ihrer Heimatstaaten erteilten Ermächtigungen zur Wegnahme christlicher Handelsschiffe mit den Grundsätzen des Völkerrechts, wie sie für den Verkehr der zivilisierten Nationen untereinander gelten, in der Regel nicht in Einklang zu bringen. Ihre Erteilung hätte, wäre sie von einem zivilisierten Staate ausgegangen, gegen das Völkerrecht verstoßen, wenn man dies auch, genau genommen, hinsichtlich der Barbareskenstaaten nicht wohl sagen kann, da diese nicht zur Völkerrechtsgemeinschaft rechneten und das Völkerrecht daher für sie nicht galt. Nun sind freilich die Meinungen über die Piateneigenschaft der mohammedanischen Raubschiffe sehr geteilt. Bynkershoek a. a. O., der dieser Frage ein besonderes Kapitel widmet, verneint sie mit der Begründung, daß die nordafrikanischen Mächte Staaten im Sinne des Völkerrechts seien und ihre Ermächtiguug daher den Seeraub ausschließe. Wildmann I, 20, der selber bemerkt „nor is there any distinction as to commissions given by piratical states", berichtet von einem Fall, wo ein englisches Handelsschiff von einem algierischen Kriegsschiff genommen und hernach mit der Prisenbesatzung auf die Küste von Irland getrieben wurde. Jenkins entschied aus denselben Gründen wie Bynkershoek, daß die Algierer nicht als Piraten zu behandeln seien. Entgegengesetzter Ansicht sind Ortolan S. 224—226 und die dort Zitierten, Nau §§ 129, 130 und Cauchy I S. 152; vgl. ferner Grotius, De jure belli lib. 3 c. 3 § 2 und Wolff, De jure gentium § 637.

Alle aber — auch die Letztgenannten — suchen ihre Entscheidungen, und das ist für die hier zur Behandlung stehende Frage das Maßgebende, lediglich damit zu motivieren, daß sie jenen nordafrikanischen Gemeinwesen je nachdem den staatlichen Charakter ab- oder zusprechen. Die Frage, ob die Ermächtigung im einzelnen Falle den Regeln des Völkerrechts entsprach oder nicht, wird nirgends berührt und erscheint demzufolge irrelevant, so daß man zu dem Ergebnis gelangt: Staatliche Autorisation schließt den

Seeraub schlechthin aus, mag sie nun gegen das Völkerrecht verstoßen oder nicht.[39]) (Über die Fälle, wo man trotzdem wie gegen Piraten verfuhr, siehe unter Quasipiraterie.)

Hiermit findet auch die Frage ihre Beantwortung, ob der Seeraub ein völkerrechtliches Delikt ist. Subjekte der völkerrechtlichen Rechte und Verpflichtungen sind lediglich die Staaten, bezw. ihre Organe und in ihrem Auftrage handelnden Untertanen als ihre Vertreter. Allein diese besitzen daher die völkerrechtliche Deliktsfähigkeit. Da nun staatliche Genehmigung den Seeraub schlechthin ausschließt, kann sich dieses Verbrechen niemals als ein völkerrechtliches Delikt darstellen. Und auch von dem Bestehen eines völkerrechtlichen Quasidelikts kann nur unter besonderen Umständen die Rede sein. Sein Vorliegen wird nur für den Fall angenommen, daß ein Staat für Handlungen seiner Staatsangehörigen, wennschon diese nicht in seinem Auftrage handelten, nach außen verantwortlich ist (vgl. v. Liszt 4. Aufl. § 24 S. 190 ff.). Der Grundsatz staatlicher Haftung für seeräuberische Handlungen der Untertanen, sofern keine besonderen Abmachungen vorliegen, aber findet sich nirgend in der völkerrechtlichen Literatur ausgesprochen. Nur wenn der Seeraub von einem Teil eines Staatsgebietes aus durch dessen Bewohner gewohnheitsmäßig betrieben wird, wenn dieses gewissermaßen als Operationsbasis für die Raubzüge dient, ist nach allgemeiner Rechtsregel[40]) der Staat als haftbar und damit die Piraterie als völkerrechtliches Quasidelikt zu erachten. Für diesen Fall würde dann auch den Staaten eine über die bloß moralische hinausgehende völkerrechtliche Verpflichtung obliegen, zur Unterdrückung der Piraterie geeignete Maßregeln zu treffen. In der Praxis gelangte dies Prinzip wiederholt Marokko gegenüber zur Anwendung, indem verschiedene europäische Mächte die marokkanische Regierung für die seitens

[39]) vgl. hierzu Stiel S. 82, 83, der freilich, indem er zwischen einzelnen völkerrechtswidrigen Autorisierungen und den von Raubstaaten erteilten generellen Ermächtigungen unterscheidet, zu teilweise abweichenden Ergebnissen gelangt; vgl. auch das S. 55 hinsichtlich derjenigen Kaper, deren Bestallung völkerrechtswidrig erfolgt ist, Gesagte.

[40]) vgl. Heilborn: „Dans notre opinion, c'est en droit des gens un principe incontestable que l'État est responsable de toutes les offenses illegales, commises dans les limites de son territoire ou pour lesquelles celui-ci a servi de base d'opération."

der dortigen Küstenbewohner, der sogenannten Riffpiraten, begangenen seeräuberischen Handlungen verantwortlich machten und Schadensersatz verlangten. Über einen Fall aus neuester Zeit vgl. Calvo VI § 74; ferner Stiel S. 27 Anm. 8.

i) Der piratische Angriff kann sich nur gegen Glieder der Völkerrechtsgemeinschaft richten.

Seeraub im Sinne des Völkerrechts kann nur gegen Angehörige zivilisierter Staaten verübt werden. Gegen außerhalb des völkerrechtlichen Verbandes stehende Völkerschaften bezw. ihre Angehörigen begangene Gewaltakte fallen niemals unter diesen Begriff. Das Völkerrecht regelt in erster Linie die rechtlichen Beziehungen im Verkehr der zivilisierten Staaten und ihrer Untertanen als solcher untereinander und erstreckt seine Wirkungen ohne weiteres keineswegs auf ihr Verhältnis zu unzivilisierten Völkerschaften. Mögen die Kulturstaaten ihnen gegenüber immerhin moralische Verpflichtungen haben, die völkerrechtlichen Sätze finden ihnen gegenüber keine Anwendung (v. Liszt 4. Aufl. S. 6 Nr. 3). Zwar kann das Völkerrecht im einzelnen Falle auch das Verhältnis zu unzivilisierten Völkerschaften zum Gegenstand seiner Maßnahmen machen, wie es dies — seine Völkerrechtswidrigkeit proklamierend — beim Sklavenhandel getan hat. Aber dies ist die Ausnahme, nicht die Regel. Im allgemeinen ist daran festzuhalten, daß das Völkerrecht, wie es nur innerhalb einer begrenzten Gemeinschaft sich herangebildet hat, in seinen Bestimmungen auch lediglich ihre Wohlfahrt bezweckt und somit die Ausdehnung eines völkerrechtlichen Satzes auf das Verhältnis zu außenstehenden Völkerschaften ohne den historischen Nachweis seines Bestehens auch ihnen gegenüber kaum zulässig sein dürfte. Ausdrücklich wird die hier besprochene Einschränkung des Begriffs der Piraterie ausgesprochen von Heffter (vgl. S. 22 Nr. 22).

k) Verwerfung staatlicher Autorität.

Faßt man die im vorstehenden bezüglich des Begriffs der Piraterie erörterten Punkte zusammen, so kommt man zu dem Ergebnis: Ein Pirat ist derjenige, welcher auf See oder von der See aus ohne staatliche Autorisation auf Gewaltakte gegen Angehörige zivilisierter Staaten zur Erreichung privater Ziele ausgeht. Es würde unter diesen Umständen vorkommen können, daß

eine relativ harmlose Handlung als Piraterie zu strafen wäre. Man könnte sich damit einverstanden erklären, wenn die Landesgesetze je nach der verbrecherischen Schwere der zugrunde liegenden Handlung einen entsprechenden Unterschied in der Bestrafung der Piraterie machten. Solange dies nicht der Fall ist, muß es gerechtfertigten Bedenken begegnen, auch den unbedeutendsten, von einem Fahrzeug gegen ein anderes auf See verübten Gewaltakt als Piraterie anzusehen. Der überwältigenden Mehrzahl der Autoritäten gegenüber, die jede animo furandi begangene gewaltsame Handlung ohne Umschweife und mit vieler Bestimmtheit als Piraterie bezeichnen,[41]) möchte es gewagt erscheinen, bei Vorhandensein der gewinnsüchtigen Absicht für eine Einschränkung des Begriffs zu plädieren. Weniger durch das historisch Gegebene wird die Beurteilung in den Fällen eingeengt, wo diese Absicht fehlt. Aber gerade aus Anlaß eines räuberischen Aktes auf See wurde die Frage aktuell und von verschiedenen Seiten Einspruch gegen die Ausdehnung des Begriffs der Piraterie auf alle Gewaltakte zur See erhoben.

Am Abend des 6. Mai 1877 meuterte die Mannschaft des peruanischen Monitors „Huascar",[42]) bemächtigte sich des Schiffes und verließ alsbald den Hafen von Callao, um den Kurs nach Süden zu nehmen. Zwei Tage später erklärte der peruanische Präsident, daß die Republik die Verantwortlichkeit für etwaige Gewaltakte der Rebellen ablehne, und setzte zugleich eine Belohnung für jeden aus, der das Schiff wieder in die Gewalt der Regierung bringen oder dabei mitwirken sollte. Unterwegs hielt der „Huascar" auf hoher See den „John Elder", ein der Compagnie de navigation du Pacifique gehöriges Schiff an und verlangte von ihm die Auslieferung der peruanischen Regierungskorrespondenz. Dieselbe wurde ihm verweigert, und der „Huascar" zog sich zurück. Nach einem unfreiwilligen Aufenthalt von 1 Stunde und 5 Minuten konnte der „John Elder" seinen Weg fortsetzen. An demselben

---

[41]) Curty S. 601; Wheaton rep. V S. 153, Story: „There is scarcely a writer in the law of nations who does not allude to piracy as a crime of a settled and determinated nature and whatever may be the diversity in other respects, all writers agree, in holding that robbery or forcible depredation upon the sea, animo furandi, is piracy."

[42]) vgl. dazu Halleck I S. 388 ff. und Geffcken bei v. Holtzendorff, Handb. IV § 123 S. 569 ff.

Tage bemächtigte sich der „Huascar“ des Hafens von Pisagua und setzte dort neue Zoll- und Verwaltungsbeamte ein. Des weiteren hielt der Monitor zwei britische Schiffe, die „Colombia“ und „Immuncina“ an, entführte von dem einen zwei peruanische Militärs und nahm von dem andern einige Tonnen Kohlen fort. Der Kommandeur der britischen Marinestreitkräfte in diesen Gewässern glaubte daraufhin zur Wahrung der britischen Interessen einschreiten zu müssen, forderte den „Huascar“ zur Übergabe auf und griff ihn, als er sich weigerte, als einen Piraten innerhalb der peruanischen Küstengewässer an. Dem „Huascar“ gelang es jedoch, sich dem Angriffe zu entziehen, und er ergab sich einem in der Nähe liegenden peruanischen Geschwader. Es kam zu diplomatischen Weiterungen zwischen den beiden Regierungen, an die sich eine Debatte im Unterhause anschloß. Der Fall ward den englischen Kronjuristen vorgelegt, und diese entschieden dahin, daß der „Huascar“ Akte von Piraterie begangen habe. In seiner Erwiderung auf die peruanische Note fand es freilich das britische Foreign office angebrachter, sich weniger auf diesen Ausspruch seiner höchsten juristischen Autoritäten zu berufen, als vielmehr auf die unbestrittene Tatsache hinzuweisen, daß es im Interesse des britischen Handels unbedingt notwendig gewesen sei, durchgreifende Maßregeln zu treffen, da die heimische Regierung jede Verantwortlichkeit für die Rebellen abgelehnt habe und somit jeder andere Weg zur Entschädigung und Genugtuung ausgeschlossen gewesen sei. — Die sonstigen Gründe, auf die sich die peruanische Reklamation stützte, lasse ich als für die zur Behandlung stehende Frage irrelevant beiseite. Hier ist lediglich die Frage von Interesse: War der englische Admiral berechtigt, in dem „Huascar“ einen Piraten zu erblicken? In dem Exposé des peruanischen Ministerresidenten in London, Mr. Pedro Galvez,[43]) räumt dieser ausdrücklich ein, daß, wenn der „Huascar“ ein Pirat gewesen wäre, jegliche gegen ihn ergriffene Maßregel berechtigt gewesen sei; aber — behauptet er im folgenden — er war nicht Pirat; und er war es nicht, weil seine Handlungen, obwohl widerrechtlich, doch der nötigen verbrecherischen Schwere, der entsprechenden Gewalttätigkeit entbehrten. Und das mit Recht. Das Rechtsbewußtsein sträubt sich allzusehr dagegen, dies Schiff auf eine Stufe mit jenen Verbrecher-

[43]) vgl. Calvo I S. 595 ff.

schiffen zu stellen, denen man sonst den Namen „Pirat" beilegt. In krasser Weise wurde dieser Gegensatz aus Licht gezogen bei der Debatte, die sich anläßlich dieses Falles im englischen Unterhause entspann, wo der Attorney general den klassischen Ausspruch tat[44]: „But it was one thing to say that according to the strict letter of the law people have been guilty of acts of piracy and another to advise that they should be tried for their lifes and hanged at Newgate."[45])

Übrigens wurde auch in England die juristische Richtigkeit der von den Kronjuristen vertretenen Ansicht von gewichtiger Seite bestritten. Harcourt bemerkt nämlich aus Anlaß des Huascarfalles: „Es gibt Fälle, welche zeigen, daß nicht jeder gesetzwidrige Akt, der auf hoher See von einem Schiff begangen wird, das die Flagge keiner Nation trägt, Seeraub ist; daß für den Tatbestand des Seeraubes die Absicht, mit der die betreffenden Handlungen ausgeführt sind, in Betracht zu ziehen ist." Es erhellt aus der Äußerung nicht unzweifelhaft, von welcher Art seiner Ansicht nach nun diese Absicht des „Huascar" gewesen sei, die nach ihm seine Verurteilung als Seeräuber ungerechtfertigt erscheinen ließe; doch ist anzunehmen, daß Harcourt auf ein dem Vorgehen des „Huascar" zugrunde liegendes politisches Motiv an-

[44]) British State Papers Peru N. 1 (1887); Hansard 3d Serie vol. CCXXXVI 787—802.

[45]) Lawrence S. 212 äußert sich folgendermaßen über die Erage: „... and a debate raised by the opposition in the House of Commons. They were asked wether they would have hanged the officers and crew of the Huascar if they had caught them. The answer is that they would have done nothing of the kind. But a refusal to inflict the full penalty for an offence does not prove that it has not been committed. Technically the Huascar was a pirate. Practically she differed „toto coelo" from the ordinary robber of the seas. Had she been captured, her crew would have been tried and in all probability found guilty, and then have been dismissed with a merely nominal punishment. Technical guilt and grave moral delinquency are not always conjoined, even in the administration of ordinary Criminal Law; and there is no cause for wonderment or hostile criticism if in International Law there is sometimes witnessed a similar divorce of two things which are ordinarily most closely connected. Speaking generally however, pirates are greedy and bloodthirsty villains, who practise the most abominable iniquities and richly deserve the death penalty decreed against them. Their offence is committed when te three marks we have described co — exist. An act to be piratical must be an act of adequate violence. . . ."

spielt, bei dessen Vorhandensein freilich nach dem S. 41 Gesagten von echtem Seeraub nicht mehr die Rede sein könnte. Ohne im übrigen hier auf das Für und Wider der Harcourtschen Ansicht näher einzugehen (man vgl. über die Frage, ob nicht doch bei dem „Huascar" ein Fall von Quasipiraterie vorlag, S. 71/72 mit der Anm. 70), ist indessen doch zu bemerken, daß dieselbe Schwierigkeit, wie sie sich aus Anlaß des Huascarfalls ergab, auch bei der Beurteilung solcher Fälle entstehen kann, wo bei dem offenkundigen Fehlen jedes politischen Zweckes die Möglichkeit ausgeschlossen ist, auf diese Weise den Buchstaben des Gesetzes mit der Billigkeit in Einklang zu bringen. Lawrence sieht denn auch die Lösung der Schwierigkeit in der von Galvez vertretenen Beschränkung des Begriffes. Er verlangt, daß ein Akt, um als Piraterie zu gelten, einen entsprechend gewalttätigen Charakter haben muß (s. die letzte Anm. a. E.). Juristisch ist leider mit dieser der Billigkeit durchaus Rechnung tragenden Definition wenig anzufangen. Was heißt entsprechend? Der juristische Begriff erheischt feste Grenzen. Die Lawrencesche Bestimmung öffnet dem rein subjektiven Ermessen Tür und Tor. Andererseits zeigt gerade der Huascarfall mit vieler Deutlichkeit, zu welch ungeheuerlichen Konsequenzen es führen kann, wenn man jeden widerrechtlichen Gewaltakt auf hoher See als Piraterie betrachtet. Mir scheint nur so ein Ausweg aus diesem Dilemma möglich, daß man sich entschließt, die Absicht, sich von jeder staatlichen Autorität loszusagen, als unumgänglich nötiges Erfordernis der Piraterie anzunehmen. Sind demnach die begangenen Gewaltakte so schwerwiegend, daß aus ihnen die Absicht, alle staatliche Autorität über Bord zu werfen, erhellt, so sind sie als Piraterie zu erachten. Freilich ist auch so die Begrenzung des Begriffes nicht so scharf, um alle Streitigkeiten ausgeschlossen erscheinen zu lassen. Immerhin dürften sie doch an Präzision der Lawrenceschen vorzuziehen sein.[46]) Vgl. auch das S. 56 ff. Gesagte.

[46]) Diese Theorie, auf den Huascarfall angewendet, läßt es durchaus ausgeschlossen erscheinen, in seinen Handlungen Akte von Piraterie zu erblicken. Daß die Bemannung dieses Schiffes nicht im entferntesten daran dachte und zu denken brauchte, sich jeder staatlichen Autorität zu entziehen, liegt auf der Hand und wird auch augenfällig durch das Vorgehen des britischen Admirals, der den Monitor vor dem Angriff erst zur Übergabe auffordern ließ, der Besatzung volle Straflosigkeit zusichernd, wie auch dadurch, daß das

Was ist indessen im Sinne der hier behandelten Frage unter Verwerfung aller staatlichen Autorität zu verstehen? Mit Bezug auf eine strafbare Handlung wird sich der Regel nach jeder der Bestrafung und insofern der staatlichen Autorität zu entziehen suchen. Im vorliegenden Falle aber wird man verlangen müssen, daß der Täter es entweder überhaupt vermeidet, sich in den Machtbereich staatlicher Gewalt zu begeben oder, wo dies geschieht, durch Fälschung der Schiffspapiere, Veränderungen am Äußeren des Schiffes und dergl. die Identität des Schiffes zu verwischen sucht oder doch so gehandelt haben würde, wenn und wo sein Verbrechen bekannt geworden wäre. Nicht so sehr das Bestreben des Seeräubers, der Bestrafung zu entgehen an sich, als vielmehr sein dieser Absicht entspringendes Verhalten, durch das sein Schiff der staatlichen Kontrolle entzogen wird, ist das Maßgebende. Und dies darf nicht überraschen, wenn man bedenkt, daß die wesentlichste völkerrechtliche Folge des Verbrechens die Denationalisierung des Piratenschiffs ist, und man die Erklärung dieser immerhin außergewöhnlichen juristischen Konsequenz darin zu suchen haben wird, daß diese lediglich einen tatsächlich bereits bestehenden Zustand rechtlich bestätigt, daß der Verzicht auf ein dem staatlichen Hoheitsrecht bereits de facto entzogenes schwimmendes Gebietsteil nun auch de jure ausgesprochen wird. Vgl. auch S. 56 ff.

Dagegen ist der, übrigens ganz vereinzelt dastehende, Versuch Liszts, die Möglichkeit der Vornahme seeräuberischer Akte von Haus aus rechtlich anationale Schiffe zu beschränken — v. Liszt 4. Aufl. S. 215: „Seeräuberschiff ist nur dasjenige Schiff, das entweder gar keine Flagge oder eine nicht völkerrechtlich anerkannte Flagge führt, oder aber sich der Flagge eines Staates der Völkerrechtsgemeinschaft mit Unrecht bedient“ —, angesichts der Einstimmigkeit, mit der in Literatur und Praxis die Denationalisierung des Raubschiffes als Rechtsfolge der Piraterie hingestellt, die Möglichkeit der Begehung piratischer Handlungen durch Nationalschiffe also stillschweigend anerkannt wird, mit dem positiven Recht nicht in Einklang zu bringen. Vgl. S. 8 ff. und die eingehende Widerlegung Liszts bei Stiel S. 7 ff. Es besteht auch,

---

Fahrzeug keinerlei Versuche machte, die hohe See zu gewinnen, als seine Lage an der Küste unhaltbar wurde.

entschließt man sich dazu, die faktische Denationalisierung in dem oben erläuterten Sinne unter die Tatbestandsmerkmale des Seeraubes einzureihen, keinerlei praktisches Bedürfnis für die von v. Liszt vertretene Einschränkung des Begriffes. Denn es kann nicht den geringsten Bedenken unterliegen, die Besatzung eines Nationalschiffes, die sich durch ihr Verhalten unzweideutig von jeder staatlichen Autorität losgesagt hat, derselben völkerrechtlichen Behandlung zu unterwerfen, wie diejenige Schiffsmannschaft, welche ihre Loslösung von jedem staatlichen Verbande dadurch dokumentiert hat, daß sie von vornherein des Schutzes einer Nationalflagge entbehrte. Es müßte im Gegenteil als ein durchaus unerwünschtes Ergebnis bezeichnet werden, wenn gegenüber Nationalschiffen, auf die im übrigen alle Kriterien der Piraterie zutreffen, so daß ihre Zugehörigkeit zum Flaggenstaat lediglich mehr formeller Natur und dieser nicht mehr in der Lage ist, eine wirksame Kontrolle über sie zu gewährleisten, ein Einschreiten der seepolizeilichen Organe der übrigen Kulturnationen unzulässig wäre. Es sei schließlich noch darauf hingewiesen, daß die Lisztsche Auffassung den Pirateriebegriff des größten Teils seiner völkerrechtlichen Bedeutung entkleiden würde. Denn gerade die wesentlichste Rechtsfolge des Seeraubes, die Denationalisierung des Raubschiffes, welche dasselbe der allgemeinen Verfolgung preisgibt, würde bei einer Beschränkung des Verbrechens auf anationale Schiffe gegenstandslos werden.

III. Quasipiraterie.

1. Die herkömmlich unterschiedenen Fälle. Ihr Verhältnis zum echten Seeraub.

Neben den die Tatbestandsmerkmale des eigentlichen Seeraubes tragenden Gewaltakten hat das Völkerrecht noch eine Reihe anderer maritimer Tatbestände als sogen. Quasipiraterie dem echten Seeraub gleichgestellt und gleich diesem behandelt. Schon bei den ältesten völkerrechtlichen Schriftstellern finden sich Ansätze zu diesem Verfahren. So schreibt Bynkershoek S. 123: „sunt et alii nonnulli, qui proprie quidem piratae non sunt, ob atrocitatem tamen criminum ut piratae puniuntur.“ Es ist gegen diese Terminologie wiederholt Einspruch erhoben. So bemerkt

Gareis § 112 am Ende: „Mit Recht wendet sich Geffcken, der auch den von Österreich gemachten Vorschlag, die Beschädigung internationaler Telegraphenkabel als Seeraub zu behandeln, tadelt, gegen diesen Sprachgebrauch; es soll mit diesem — z. B. im Sinne des Quintupelvertrages vom 20. 12. 1841 — nur gesagt sein, daß für die als uneigentlichen Seeraub bezeichneten Handlungen dieselbe Strafe wie für Seeraub auszusprechen sei; allein es dürfte doch bedenklich und jedenfalls inkorrekt sein, die Identität der Strafe durch die Identität des Delikts auszudrücken."[47]) Es ist Geffcken insofern recht zu geben, als es für die wissenschaftliche Darstellung durchaus unzulässig erscheinen muß, wenn manche Schriftsteller grundsätzlich nicht zwischen dem echten Seeraub und den ihm nur gleich zu behandelnden Verbrechen unterscheiden, sondern den Begriff des ersteren, unbekümmert um seine historische Grundlage, willkürlich derart erweitern, daß er auch die quasipiratischen Tatbestände in sich begreift.[48]) Hält man aber für die Systematik an der Unterscheidung fest, so kann die von Geffcken angefochtene Terminologie um so weniger Bedenken begegnen, als nicht nur die Rechtsfolgen des eigentlichen und uneigentlichen Seeraubes gleichartig sind, vielmehr eben diese Gleichartigkeit der rechtlichen Behandlung auch eine Gleichartigkeit der Begriffe insofern voraussetzt, daß dieselben oder doch analoge Gründe, welche das Völkerrecht seit alters veranlaßten, dem eigentlichen Seeraub seine eigentümliche Behandlung angedeihen zu lassen, auch bei der Quasipiraterie vorliegen.

Es werden herkömmlicherweise vier Gruppen von Quasipiraterie unterschieden:

1. Nach partikulärem Recht der Negersklavenhandel, insofern Verträge diesen dem Seeraub gleichstellen.
2. Eine erfolgreiche Meuterei, nach der die Meuterer das Schiff, es der Gewalt der Heimatsbehörden entziehend, zu eigenem Gebrauch an sich reißen.
3. Die Kaperei unter besonderen Umständen.
4. Die unbefugte Führung einer Flagge und die Ausübung von Gewalttätigkeiten unter dieser Flagge.

Zu 1. Den Sklavenhandel näher zu erörtern, ist hier nicht der Ort, wie denn überhaupt die Einreihung dieses Verbrechens in die

---

[47]) vgl. auch Ullmann S. 216; Stiel S. 87 u. 88.

[48]) s. v. Liszt 4. Aufl. S. 216.

quasipiratischen Tatbestände den schwersten Bedenken begegnen muß. Die Gründe seiner Bekämpfung sind durchaus andere als die beim Seeraub. Von einer Störung des friedlichen Seeverkehrs durch ihn kann kaum die Rede sein. Seine Völkerrechtswidrigkeit folgt lediglich aus verschiedenen zu diesem Zwecke geschlossenen Staatsverträgen; und wenn im Quintupelvertrage der Sklavenhandel dem Seeraub gleichgestellt wurde, so geschah dies weniger, um die Gleichartigkeit des Delikts mit dem Seeraub auszusprechen, als vielmehr in dem eifrigen Bestreben, des Übels Herr zu werden, um die Schwere des Verbrechens zu konstatieren und seine schärfste Bestrafung herbeizuführen. Die Ungenauigkeit der Bezeichnung als Quasipiraterie zeigt sich noch besonders darin, daß auch die völkerrechtliche Behandlung des Negerhandels im einzelnen eine andere ist als die des Seeraubs. Der Pirat kann auf offenem Meere allenthalben und von Schiffen jeglicher Nationalität aufgebracht werden, das Sklavenschiff nur innerhalb einer bestimmten durch Verträge festgelegten Zone und von Fahrzeugen der Vertragsmächte; während der Pirat völkerrechtlich vor dem Gerichtshof eines jeden Landes abgeurteilt werden kann, ist der Sklavenhändler, je nach seiner Nationalität, in einen genau bestimmten Hafen zu bringen und dort den Justizbehörden zur Aburteilung zu übergeben. Vgl. hierüber Gareis § 103.

Zu 2. Es wird überwiegend anerkannt, daß die siegreiche meuterische Bemannung eines Schiffes, welche dasselbe zu eigenem Gebrauch an sich reißt, wenn ihrerseits auch keinerlei weitere Gewaltakte beabsichtigt sind, wie Piraten zu behandeln ist. Im Jahre 1863 revoltierte die Mannschaft der amerikanischen Brigg „Gerity“ in der Nähe der mexikanischen Küste, gab den Kapitän in einem kleinen Boote den Wellen preis und richtete den Kurs auf die englische Kolonie Belize, wo sie die Ladung verkaufte und das Schiff verließ. Einige von der Mannschaft wurden in England zur Verantwortung gezogen, und der zuständige Gerichtshof, die „Queens Bench“, betrachtete ihr Verbrechen als Piraterie.[49]) Hier

[49]) vgl. Calvo I p. 579. Lawrence p. 209: „. . . a single act of violence will suffice, such, for instance, as the succesful revolt of the crew of a vessel against their officers. If they take the ship out of the hands of the lawful authorities, they become pirates, though if their attempt fails and lawful authority is never superseded on board they are guilty of mutiny and not piracy.“ Natürlich sind hier unter den „lawful authorities“, den gesetz-

ist eine gewisse Analogie mit dem echten Seeraub nicht von der Hand zu weisen. Es bedeutet eine erhebliche Störung der maritimen Sicherheit, wenn an Bord der Schiffe selbst Revolten zu befürchten sind. Die Schwierigkeit der Bestrafung ist ebenfalls dieselbe wie beim echten Seeraub. Es mag schließlich noch betont werden, daß die Verwerfung staatlicher Autorität, welche oben als Requisit des Seeraubes bezeichnet wurde, hier ausdrücklich als nötig bezeichnet wird, was eine Stütze meiner bezüglich des echten Seeraubes entwickelten Ansicht bedeuten dürfte.

Die Fälle zu 3 und 4 erheischen eine eingehende Besprechung, doch möchte ich bezüglich des letzteren, um die zu erörternde Frage möglichst klar zu präzisieren, folgendes vorausschicken: „Der Gareis entlehnte Ausdruck „die unbefugte Führung einer Flagge und die Ausübung von Gewalttätigkeiten unter dieser Flagge“ läßt schwerlich erkennen, um was es sich eigentlich handelt. Auch der echte Seeräuber kann und wird häufig eine Flagge führen und unter dieser Flagge Gewalttätigkeiten ausüben. Perels S. 110 drückt sich etwas eingehender dahin aus: „Schiffe, welche ohne Flagge oder unter einer von keiner Staatsgewalt sanktionierten Flagge fahren, oder solche, die eine Nationalflagge usurpieren und unter derselben Gewaltakte ausüben“, trifft indessen den Kern der Sache ebensowenig. Aber die Beispiele, welche der Schriftsteller im folgenden ausführt, zeigen deutlich, daß es sich in allen Fällen um Fahrzeuge handelt, welche in den Dienst einer politischen Bewegung getreten sind und mit welchen Aufständische die legale Regierungsgewalt bekämpfen. Die Frage spitzt sich also dahin zu, ob und wann Insurgentenschiffe als Piraten behandelt werden können.

---

lichen Gewalten, nicht nur die Schiffsobrigkeit, sondern ebensowohl die staatliche Autorität im weitesten Sinne des Wortes zu verstehen. Hall p. 272: Piracy is robbery . . . by way of revolt of the crew and conversion of the vessel and cargo to their own use. A. M. Stiel S. 68—70.; s. das. auch die weitere Literatur zu dieser Frage. Es mag bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, daß die hier und im folgenden vielfach abweichende Meinung Stiels in der Regel lediglich eine Konsequenz seiner hinsichtlich des eigentlichen Seeraubes vertretenen Auffassung ist, daß Gewerbsmäßigkeit und universelle Feindschaft zu den Tatbestandsmerkmalen dieses Verbrechens gehören.

2. Kaperei[50]) und Piraterie.

A. Wesen der Kaperei. Bedeutung des Kaperbriefes. Gesetzwidrige Handlungen der Kaper.

Es ist im vorhergehenden gezeigt, daß staatliche Ermächtigung das Vorhandensein des eigentlichen Seeraubes schlechthin ausschließt. Indessen hat die materielle Ähnlichkeit der Kaperei mit dem Seeraub als ein in erster Linie und nicht selten ausschließlich auf persönlichen Gewinn ausgehendes bewaffnetes Unternehmen zur See[51]) dazu geführt, die Kaperei gleichwohl in gewissen Fällen der Piraterie völkerrechtlich gleichzustellen und zu behandeln. Als zweites auf das Völkerrecht in dieser Beziehung wirkendes Moment kommt hinzu, daß die Kaperei — einst eins der hauptsächlichsten Mittel maritimen Kampfes — auch in ihrer gesetzlichen Form schon früh allseitig als ein drückendes Übel empfunden wurde, dessen Umfang durch indirekte Maßregeln einzuschränken man — bis zur Pariser Seerechtsdeklaration unfähig, zu seiner prinzipiellen Beseitigung zu gelangen — gleichwohl mehr oder minder lebhaft bemüht war.[52])

Unter Kaper sind diejenigen privaten Fahrzeuge zu verstehen, welche mit staatlicher Ermächtigung auf Beute fahren. Den sonst leicht entstehenden Zweifeln über die Kapereigenschaft eines Fahrzeuges zu begegnen, hat das Völkerrecht den Nachweis erteilter staatlicher Genehmigung an die Form des Kaperbriefes geknüpft. Nur wenn ein solcher vorhanden ist, erkennt das internationale Recht die staatliche Genehmigung als zu Recht bestehend an.[53])

---

[50]) Französisch: la course; englisch: privateering; Kaper: armateur, privateer; Kaperbrief: lettre de marque, commission of war, in beiden Sprachen im Zusammenhang auch wohl kurz commission.

[51]) Ausschreitungen der Kaper, welche sich in nichts von dem Verfahren der Seeräuber unterschieden, kamen in früheren Zeiten nur allzu häufig vor (vgl. Caumont S. 703 Nr. 7).

[52]) s. u. a. Perels S. 175ff.; Ullmann S. 341/42.

[53]) Twiss II p. 385: „All codes of Maritime law recognize the necessity of a Commission of War, being on board a Privateer.“ Queens Regulations § 1861: „. . . If any ship or vessel shall be taken acting as a ship of war or privateer, without having a commission duly authorizing her to do so, her crew shall be considered as pirates and shall be dealt with acordingly.“ Vgl. auch Stiel S. 99/100 und hinsichtlich der einzelnen Fälle Martens, Versuch über Kaper §§ 10 u. 38.

Ob die Ausstellung des Kaperbriefes an sich im Einklange mit dem Völkerrecht erfolgt, ist dagegen für die Frage nach der Beurteilung des Kapers irrelevant. So äußert sich v. Liszt 4. Aufl. S. 345 46: „Der gegen die Vereinbarung (die Pariser Seerechtsdeklaration) ausgerüstete Kaper würde völkerrechtlich dennoch als solcher und nicht als Seeräuber zu behandeln sein; denn für die Verletzung des Staatsvertrages hat nicht der Kaper, sondern die ihn verwendende Regierung aufzukommen"; vgl. auch v. Liszt 1. Aufl. § 26 III, 4a. A. M. freilich Stiel a. a. O. Es ist demgemäß gegenüber der Bemerkung von Perels S. 171: „Während in früheren Zeiten die Kaperei sowohl im Kriege als auch im Frieden üblich war, im Frieden behufs Vornahme von Repressalien, kennt sie das neuere Völkerrecht nur für den Kriegsfall", ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß auch ein im Frieden, wennschon völkerrechtswidrig, erteilter Kaperbrief den Seeraub ausschließt. Die näheren Erfordernisse des Kaperbriefes gehören nicht hierher, sondern in die Lehre von der Kaperei. Die Richtigkeit der Perelsschen Behauptung, daß Schiffe, welche die Kaperei ohne Kaperbrief betreiben, in gleichem Maße diejenigen, welche die Kaperei über die Zeit hinaus, für welche der Kaperbrief etwa erteilt ist, oder nach Beendigung des Krieges, oder nachdem der Kaperbrief zurückgenommen ist, fortsetzen, als Piraten zu behandeln seien, folgt unmittelbar aus dem Vorhergesagten; denn in all diesen Fällen ist kein regelrechter Kaperbrief vorhanden. Es kann, sofern die fraglichen Gewaltakte ausnahmsweise mit staatlicher Genehmigung geschehen, Quasipiraterie vorliegen; andernfalls ist sogar der Tatbestand des eigentlichen Seeraubes gegeben. Doch ist, wenn der Kaperbrief nach der Handlung, zu der das Schiff nur auf Grund desselben berechtigt war, verloren ging, der Nachweis seines Vorhandenseins zur Zeit ihrer Begehung erlaubt, um den Verdacht der Piraterie abzuwenden. Ein solcher Fall kam vor dem Supreme Court der U. S. zur Verhandlung. Ein venezuelanischer Kaper hatte ein spanisches Schiff genommen. Unmittelbar nachdem die Besatzung des Kapers von ihrer Beute Besitz ergriffen hatte, sank jener und mit ihm der Kaperbrief. Der ehemalige spanische Eigentümer der Prise forderte ihre Herausgabe, u. a. aus dem Grunde, weil der Venezuelaner zur Zeit der Erbeutung keinen Kaperbrief an Bord gehabt habe. Der Gerichtshof ließ dagegen den Beweis, daß dieser zu der fraglichen Zeit vorhanden gewesen und erst hernach verloren

gegangen sei, zu und wies den Kläger ab (vgl. Wheatons reports VI p. 304, The Estrella).

Läßt sich ein regelrecht bestellter Kaper gesetzwidrige Handlungen zuschulden kommen, so ist er gleichwohl nicht ohne weiteres als Pirat zu erachten. Denn es ist ein anerkannter Grundsatz des internationalen Rechts, daß, wenn an sich zur Anwendung von Gewalt staatlich ermächtigte Schiffe, in erster Linie Kriegsfahrzeuge, aber auch Kaper ihre Befugnisse überschreiten und ihre Gewalt mißbrauchen, sie nicht ohne weiteres als Seeräuber anzusehen sind, vielmehr die Absicht, sich der staatlichen Autorität zu entziehen, vorhanden sein muß, eine Absicht, die sich vor allem aus der verbrecherischen Schwere der in Frage kommenden Handlungen ergibt. Bis dahin bleibt der Heimatstaat in der Lage, die Strafgewalt auszuüben, und um dessentwillen allein berechtigt und verpflichtet.[54])

---

[54]) vgl. Perels S. 110: „Dagegen wird man Kriegsfahrzeuge, welche, anstatt sich auf die militärische Aktion, die in ihrer Aufgabe liegt, zu beschränken, gelegentlich ihre Gewalt zu rechtswidrigen Eingriffen räuberischen Charakters mißbrauchen, nicht ohne weiteres als Piratenfahrzeuge erachten dürfen." Ortolan p. 214: „Les officiers et l'équipage d'un navire armé en guerre, qui, ayant commission contre un État, commet dans certaines limites des actes de violence contre les sujets d'un autre État, ne doit pas être traité comme pirate, par cela seul qu'il a outre-passé les pouvoirs à lui accordés, tant qu'il ne ressort pas des circonstances le fait et l'intention bien caracterisé, d'exercer la piraterie. L'État qui a délivré la commission étant responsable à l'égard des autres nations des actes répréhensibles de ses croiseurs, c'est à cet État exclusivement, qu'appartient le droit de juger et de punir les offenses commises sous couleurs de son autorité". Ebenso Wheaton p. 184. Bynkershoek I cap. 17: „sed pirata quis sit, necne, inde pendet, an mandatum habuerit; si habuerit et arguatur, id excessisse, non continuo eum habuerim pro pirata. Vulgo de mandatis suis judicant ipsi Principes, quia capta ad eos, deferuntur, facile tamen patior eum principem, cujus subditi de rapina queruntur, de ea ipsa judicare, si, qui eam fecit, ad eum advectus, vel apud eum deprehensus fuerit." Lawrence: „But a cruiser which, having a lawful commission, goes beyond its terms an makes captures not authorized by the laws of war, is no pirate; for she has not thrown of national authority and the state which owns her is responsible for her misdeeds"; vgl. Dana Nr. 84; ferner Rutherforth II, 595. Kent: „he (the commissioned vessel) must have lost his national and assumed a piratical character." Stiel S. 100 mit weiterer Literatur. Zwar behauptet Jenkins in einem Falle 1675, daß ein Kaper, der seine Befugnisse überschreite, als Pirat zu behandeln sei, ohne indessen irgendwelche Zustimmung zu erfahren.

Der hier für eine besondere Art von Schiffen ausgesprochene Grundsatz deckt sich vollkommen mit dem S. 48 ff. entwickelten allgemeinen Pinzip hinsichtlich derjenigen Akte, die den Tatbestand der eigentlichen Piraterie ergeben, nur daß dieser Grundsatz im vorliegenden Falle von allen völkerrechtlichen Autoritäten ausdrücklich anerkannt wird.

Nun kommen freilich für die rechtliche Beurteilung der von Kapern und Kriegsschiffen widerrechtlich begangenen Gewaltakte etwas andere Gesichtspunkte in Frage, als wenn es sich um sonstige Fahrzeuge handelt. Die Fesseln, welche den Kaper und erst recht das Kriegsschiff an die staatliche Aufsichtsgewalt knüpfen, sind engere, als es bei den übrigen Schiffen der Fall ist, und weiter liegen für jene an sich zu Gewaltakten berechtigten Fahrzeuge widerrechtliche Handlungen durch Überschreitung ihrer Befugnisse näher als für Fahrzeuge anderer Art. Immerhin weist die Sachlage in beiden Fällen eine so weitgehende Analogie auf, daß die für den einen Fall allgemein anerkannte Notwendigkeit der Verwerfung staatlicher Autorität in hohem Maße für die Richtigkeit der von mir vertretenen weitergehenden Ansicht, welche dies Requisit auch für den zweiten Fall verlangt, sprechen dürfte.

Nach dem Vorstehenden erledigen sich die von Perels S. 174, 175 unter 3. 8. aufgeführten Fälle, in denen nach ihm Kaper bei gewissen Überschreitungen ihrer Befugnisse als Piraten zu behandeln sind, nämlich: „wenn die Kaper Schiffe oder Güter in der Absicht rechtswidriger Zueignung wegnehmen oder es unterlassen, sich mit ihrer Beute vor einem Prisengericht zu stellen; Kaper, welche sich über die Kriegsgebräuche hinwegsetzen, insbesondere solche, die unter falscher Flagge in Aktion treten". Es handelt sich hier jedesmal um eine Tatfrage im oben angegebenen Sinne, wobei denn freilich nicht geleugnet werden soll, daß in den weitaus meisten Fällen ihre Beantwortung sich praktisch mit der Perelsschen Ansicht decken dürfte.

Eine etwas ausführlichere Besprechung möge der unter 9. von demselben Schriftsteller angeführte Fall finden. Es heißt daselbst: „Berechtigt erscheint endlich die Meinung, daß der Betrieb der Kaperei nur auf dem offenen Meere und in den Territorialseegebieten der Kriegführenden statthaft ist, und daß Kaper, die ihre Unternehmungen auf das Flußgebiet des feindlichen Landes

ausdehnen, wie Piraten zu behandeln sind. Denn nur auf dem Meere ist Privateigentum Gegenstand der Kriegsbeute. Ortolan zitiert ein französisches Edikt von 1601, in welchem verordnet wird, daß die feindlichen Kaper, wenn sie in französische Flüsse einlaufen, nicht als Kriegsgefangene, sondern als Piraten behandelt und auf die Galeeren geschickt werden sollen, gleichviel ob sie einen Kaperbrief haben oder nicht. Zur Begründung dieses Standpunktes könnte geltend gemacht werden, daß nur auf dem Meere das Eigentum von Privatpersonen Gegenstand der Kriegsbeute ist; dagegen aber ist einzuwenden, daß auch unter Piraterie nur verbrecherische Unternehmungen auf See begriffen werden können."

Der letztere Einwand ist nach den im vorhergehenden bezüglich dieser Frage entwickelten Grundsätzen hinfällig. Daß die Ausdehnung der Kaperei auf die Flußgebiete oder — gehen wir noch einen Schritt weiter — die Küsten des Feindes völkerrechtswidrig ist, unterliegt keinem Zweifel. Daß dem solcherweise bedrohten Staat gegen die dabei Betroffenen das Recht jedweder Strafbestimmung zusteht, kann vom Standpunkte des internationalen Rechts nicht bestritten werden. Im übrigen ist die Berufung auf das französische Edikt nicht zwingend. Die Landesgesetzgebung ist für das Völkerrecht nicht maßgebend. Der Fall unterliegt unseres Erachtens derselben völkerrechtlichen Beurteilung wie die vorhergehenden. Solange das Schiff nicht die Absicht hat, sich der Autorität des Flaggenstaates zu entziehen, kann bei einer Überschreitung seiner Befugnisse, wie sie hier in Rede steht, Piraterie nicht in Frage kommen. Ich möchte nur noch bemerken, daß auch diese französische Ordonnanz zugunsten der oben verfochtenen Ausdehnung des Begriffes der Piraterie auf die von der See aus innerhalb der Grenzen staatlicher Jurisdiktion begangenen Gewalttaten spricht, insofern bereits vor langer Zeit die Gesetzgebung einer maritimen Hauptmacht aus der praktischen Gleichartigkeit der Delikte in einem Spezialfall zu dieser Erweiterung des Begriffes gelangte.

Von einigen wird das Vorhandensein eines Kaperbriefes in einem Falle nicht als nötig erachtet. Dann nämlich, wenn ein Schiff eines kriegführenden Staates sich auf die Wegnahme feindlicher Schiffe beschränkt, obwohl dieselben zugestehen, daß, sobald es sich an neutralen Schiffen, obgleich in einer dem Kaper erlaubten Weise, z. B. durch Wegnahme von Kriegskonterbande, vergreift, Piraterie vorliegt. Abdys Kent 1878 S. 217 äußert sich wie

folgt: „On the sea all the subjects of one belligerent are the ennemies of the other and entitled to do such acts as war justifies between the belligerent powers themselves. Hence whilst there may be impediments in the way of a private uncommissioned ship retaining the captures it may make, or disposing of them in any way it may please, those impediments arrise from the enactements of municipal law and are not imposed by international law which in no way affects this question. But secondly if a private ship belonging to one of the belligerents attacks and captures the vessel of a neutral power without a commission of war, the case is widely different. Here the attacking vessel may be treated as a pirate by the vessel attacked or by any vessel coming to her aid." Vgl. außerdem Twiss S. 383/84, Stiel S. 98. Ich kann dieser Beweisführung nicht beitreten. Es ist ein Fundamentalsatz des modernen Kriegsrechts, daß der Krieg nur von den militärisch organisierten Streitkräften der kämpfenden Parteien, aber keineswegs auch von den Privaten geführt werde. Nur bezüglich der Kaperei ist, soweit diese noch nicht beseitigt ist, im Seekriege dieser Grundsatz ausnahmsweise durchbrochen. Der historische Nachweis eines weitergehenden Sonderrechtes bezüglich derjenigen Privatfahrzeuge, die ihre bewaffnete Aktion auf die Schiffe des feindlichen Staates beschränken, aber ist nicht zu erbringen und ein derartiges Verfahren, da es den modernen Anschauungen über die Art der Kriegführung widerspricht, somit als unzulässig und völkerrechtswidrig zu erachten. Kennt demnach das Völkerrecht die Beteiligung privater Streitkräfte an einem Seekriege, mit welchen Einschränkungen sie auch immer ausgeübt werde, nur in der Form der Kaperei, so ist es klar, daß es jede derartige Beteiligung nach den für dieses Institut bestehenden Grundsätzen beurteilen, also auch im vorliegenden Falle das Vorhandensein eines Kaperbriefes verlangen und bei seinem Fehlen Seeraub annehmen wird. Über die Frage, daß die feindseligen Akte sich auf die Schiffe einer einzigen Nation beschränken, vgl. noch das S. 36 ff. Gesagte.

B. Fälle, wo Kaper trotz regelrechten Kaperbriefs gleich Piraten behandelt werden sollen.

In einer Reihe von Fällen, wo ein regelrechter Kaperbrief vorliegt und seine Bestimmungen innegehalten werden, sollen die Kaper gleichwohl dem Piraten gleich zu behandeln sein.

1. Kaper, welche Bestallungen von beiden kriegführenden Mächten annehmen, sind als Piraten anzusehen; darüber besteht kein Zweifel.[55]) Hier hat sich der Kaper dadurch, daß er beide Teile verrät, völlig von den Mächten, die ihn einzig zum Betriebe seines Handwerks ermächtigten, losgesagt.

2. Daß ein Kaper außer von seinem Heimatsstaat noch von dessen Verbündeten Kaperbriefe nimmt, ist völkerrechtswidrig, aber die Doktrin hat bis auf wenige Ausnahmen[56]) davon Abstand genommen, ein solches Verfahren als Piraterie anzusehen.[57]) Die

---

[55]) Perels S. 174; Ortolan S. 223: „La coutume internationale est constante et tous les publicistes s'accordent unanimément pour ranger parmi les crimes de piraterie proprement dite les actes de déprédation commis par un navire ayant commission de différents états en guerre l'un contre l'autre. Ces deux commissions opposées sont directement en contradiction l'une avec l'autre. Un tel navire tombe indifféremment sur l'un et sur l'autre parti pour s'enrichir des dépouilles de tous les deux. Il n'a d'autre but, que la spoliation." Hall S. 272: „Depredations upon two belligerents at war with one another under commissions granted by each of them (is piracy)." Vgl. endlich Stiel S. 99 oben.

[56]) Sir Leonline Jenkins Works II S. 174: „A Cruiser commissioned by two powers, even if they are allies, is a pirate"; ebenso: Hautefeuille I liv. 3 S. 190.

[57]) Verurteilend, aber nicht gerade Piraterie annehmend: Masse, Droit comm. liv. II tit. I N. 166; vgl. außerdem Martens Kap. II § 14; ferner Abreu, Presas Marit. Part. II Kap. 1 §§ 7, 8; ferner Valin, Comment. sur l'ordre de la marine Tome II S. 223; Wheaton a. a. O.: „L'opinion la plus généralement accréditée paraît regarder cette pratique comme étaute illégale et irrégulière puisque les deux cobelligérants peuvent avoir adopté des règlements divers ou pris des engagements différents envers les neutres qui sont souvent inconnus de ceux autorisés à faire la course. Vgl. weiter Twiss S. 383—89; Phillimore a. a. O. bezeichnet ein solches Verfahren gleichfalls als irregulär und unzweckmäßig, erklärt aber ausdrücklich, daß es kein Seeraub sei; ebenso Halleck II S. 19; ferner Ortolan S. 222; Perels S. 174: „Ob auch diejenigen für Piraten zu erachten sind, welche von mehreren Alliierten Kaperbriefe annehmen, ist streitig. Die französische Praxis hat sich dafür entschieden, und es verordnet in diesem Sinne das Kapereigesetz vom 22. 5. 1803, konform den Bestimmungen der Marineordnung von 1681, ganz

französische Praxis ist für das Völkerrecht nicht zwingend, und ihre bezüglichen Verordnungen sind auch so allgemein gehalten, daß es zum mindesten nicht verwundern dürfte, wenn bei ihrer Abfassung gar nicht beabsichtigt wäre, auch den vorliegenden Spezialfall, in dem die verschiedenen Bestallungen von alliierten Mächten erteilt sind, zu treffen. Twiss macht auf die vermehrte Schwierigkeit der Kontrolle, welche Ausschreitungen seitens der Kaper vorbeugen soll, aufmerksam, und das mit Recht. Ortolan weist auf die den Neutralen dadurch erwachsenden Nachteile hin, daß die verschiedenen Staaten verschiedene Verpflichtungen den Neutralen gegenüber eingegangen haben können, und der Kaper in der Lage ist, unter der Flagge des jeweilig günstigst gestellten Staates zu kämpfen; und dies wird allerdings unter Umständen eine nicht unerhebliche und nicht zu billigende Vermehrung der nachteiligen Wirkungen bedeuten, welche den Neutralen nach dem Stande des heutigen Rechts aus einem Seekrieg erwachsen. Die Völkerrechtswidrigkeit eines solchen Verfahrens dürfte denn auch außer Zweifel stehen. Dagegen lassen Zweckmäßigkeitserwägungen die Annahme von Piraterie nicht als notwendig erscheinen. Denn mag die staatliche Kontrolle über derartige Fahrzeuge auch stellenweise erschwert werden, so sind sie derselben doch keineswegs gänzlich entrückt; und auf keinen Fall fehlt es jemals an einer hinter dem Kaper stehenden verantwortlichen Staatsgewalt, an die sich die etwa widerrechtlich durch ihn Geschädigten halten können.

Die Annahme der Piraterie aber dürfte auch, rein formell betrachtet, schweren Bedenken begegnen. Jeder Kaperbrief für

---

allgemein: „Tout capitain convaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons, sera ainsi que ses fauteurs et ses complices, poursuivi et jugé comme pirate." Ähnlich das französische Gesetz vom 10. 4. 1825: „Sera poursuivi et jugé comme pirate, tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions, délivrées par deux ou plusieurs puissances ou États différents." Ebenso die spanische Marineordnung von 1621: „. . . Den allgemeinen Prinzipien des internationalen Seerechts erscheint die französische Anschauung insofern entsprechend, als ein Schiff nur eine Nationalität haben kann und der Schutz verschiedener Flaggen, welche der Kapitän je nach den Umständen wechseln darf, den Grundregeln über die Legitimation der Seeschiffe völlig zuwiderläuft. Demungeachtet kann nicht behauptet werden, daß die Ansehung solcher Fahrzeuge als Piraten ein feststehender Satz des Völkerrechts sei." S. auch noch Stiel S. 101/02.

sich allein schließt zweifellos den Seeraub aus. Es ist nicht recht einzusehen, warum nun die mehreren Kaperbriefe sich gegenseitig in dieser ihrer Wirkung aufheben sollten. Daß der Kaper durch die Annahme mehrerer Bestallungen, auch wenn dieselben teilweise entgegengesetzte Bestimmungen enthalten, so daß durch die Befolgung des einen die Vorschriften des andern verletzt würden, sich von den Mächten, welche die Bestallungen erteilten, lossagt, dürfte kaum behauptet werden können, da es sich um Verbündete handelt, die, wenn auch mit teilweise verschiedenen Mitteln, denselben Zweck verfolgen und gegen die weitere Annahme von Kaperbriefen von ihren Alliierten in der Regel nichts werden einzuwenden haben.

3. Höchst bestritten ist die Frage, ob Angehörige neutraler Staaten, welche als Kaper in den Dienst einer fremden Macht treten, als Piraten behandelt werden können. Praktische Rücksichten dürften ihre Bejahung nicht gebieten. Zwar tritt bei Kapern dieser Art das egoistische Interesse, die bloße Gewinnsucht mehr in den Vordergrund als bei Landeskindern, die als Kaper den Feind ihres Vaterlandes bekämpfen, und man wird sich bei ihnen Ausschreitungen aller Art, gesetzwidriger Plünderungen leichter zu versehen haben. Doch sind sie immerhin der staatlichen Strafgewalt unterworfen, und es bedarf nicht der völkerrechtlichen Justiz, die maritime Sicherheit ihnen gegenüber aufrechtzuerhalten. Es kommt hinzu, daß es nie an einer verantwortlichen Staatsgewalt fehlt, die die durch solche Kaper widerrechtlich Geschädigten in Anspruch nehmen können. Denn selbst wenn der Kaper einem ausdrücklichen Verbot seines Heimatstaates zuwiderhandelt, wenn er sich vollständig von ihm lossagt, wenn der Heimatstaat jegliche Verantwortung für die Akte seiner Untertanen ablehnt und sie abzulehnen völkerrechtlich befugt ist, so bleibt immer noch der Staat, der den Kaperbrief ausstellte. Niemand wird leugnen, daß dieser für die Handlungen seines Kapers in dem Maße verantwortlich ist, als dieser seine Autorität anerkennt. Die allgemeine Ansicht erblickt denn auch in einem solchen Verfahren keine Piraterie.[58]) Bynkershoek[59]) erachtet

---

[58]) Stiel S. 102ff. mit ausführlicher Begründung; Hall S. 273—275: „. . . the essential point must be that a responsible state or equivalent of a state shall really exist and it is impossible to maintain that the grant of

solche Kaper als Piraten, ohne jedoch diese Behauptung näher zu begründen, denn der von ihm angeführte Umstand, daß sie durch ihre Handlung fremde Mächte gegen ihren Heimatstaat aufreizen und diesem politische Schwierigkeiten bereiten können, mag für die landesgesetzliche Beurteilung ihrer Handlungsweise erschwerend ins Gewicht fallen. Daraus ein völkerrechtliches Delikt abzuleiten, dürfte kaum angehen.[60])

letters of marque or commissions by foreign vessels does not impose complete responsibility upon the government issuing them." Ortolan S. 215: „Qu'il y ait là un véritable crime de piraterie de droit des gens, c'est ce qui n'est pas encore universellement reconnu." Phillimore S. 394: „The question remains what is the character affixed by the law of the vessel of a neutral State armed as a privateer with a commission from the belligerent. That such a vessel is guilty of a gross infraction of international law that she is not entitled to the liberal treatement of a vanquished ennemy is wholly unquestionable, but it would be difficult to maintain that the character of piracy has been stamped upon such a vessel by the decision of international law." Ebenso Hallleck I S. 398 Anm.: „Authorities seems to agree that a ship of a neutral commissioned by a belligerent is not a pirate." Vgl. auch II S. 19/20; vgl. auch Twiss S. 417; Mr. Buchanan, der amerikanische Gesandte in London, bemerkt in seinem Memorandum vom 6. 3. 1854 auf den Vorschlag Lord Clarendons, es möge zwischen Frankreich, England und Amerika ein Vertrag geschlossen werden, nach dem es jedem Untertan der vertragschließenden Mächte verboten sein solle, einen Kaperbrief gegen den andern Teil zu nehmen, während sein Heimatstaat neutral bleibe, bei Strafe als Pirat behandelt zu werden u. a.: „By the law of nations as expounded both in british and american courts, a commission to a privateer regulary issued by a belligerent nation protects both the captain and the crew from punishment as pirates Would the different commercial nations of the earth be willing to change this law as you propose."

[59]) „Ex ipsa ratione satis intelligo, qui externi Principis aut plurium Principum, qui diversos hostes habent, mandato ad praedandum exeunt, piratarum nomine censendos esse; quia sic possent et non hostes depraedari, et alios Principes contra suum suscitare."

[60]) Perels S. 174 ist gleichfalls für Piraterie; ebenso die Privatansicht Ortolans, der u. a. darauf hinweist, daß ein solches Schiff auch nicht die Nationalität des Staates, für den es ficht, für sich in Anspruch nehmen könnte, weil es in Wirklichkeit diesem Staate nicht angehöre und die Bedingungen seiner Nationalangehörigkeit nicht erfülle. Man könnte darauf erwidern, daß durch die Führung der Flagge nach außen hin die Zugehörigkeit zur Nation dokumentiert wird, und es nicht Sache Dritter ist, die landesgesetzliche Gültigkeit eines formell korrekten, von den dazu berufenen Repräsentanten der Staatsgewalt vorgenommenen Aktes zu prüfen. Hall a. a. O. macht gegen den von Ortolan angeführten Grund der mangelnden Nationalität übrigens

Wenn Ortolan überhaupt die Verwendung neutraler Kaper im Dienste einer kriegführenden Macht als unzulässig bezeichnet, so kann ich den Grund nicht einsehen. Ortolan motiviert seine Behauptung wie folgt: „Daß ein kriegführender Staat alle seine Hilfsmittel gegen den Feind vereinigt, ist nur legitim; aber durch nichts ist es zu rechtfertigen, daß er seine Zuflucht zu den privaten Kräften eines neutralen Staates nehme.“ Dagegen möchte ich behaupten, daß jeder kriegführende Staat völkerrechtlich berechtigt ist, jedes Individuum in seine Land- und Seestreitkräfte einzureihen, wessen Untertan es auch immer sei.[61])

Man wird daher auch die Annahme eines Kaperbriefes seitens eines Schiffes, das einem neutralen Staate angehört, nicht als völkerrechtswidrig, geschweige denn als Piraterie bezeichnen können.

Es ändert selbst an der Sachlage nichts, wenn der Heimatstaat des Kapers mit der Macht, gegen die der Kaperbrief ausgestellt ist, einen Vertrag geschlossen hat, nach dem die Kontrahenten sich verpflichten, ihren Untertanen die Annahme solcher Kaperbriefe zu verbieten, und festsetzen, daß diese im Übertretungsfalle als Piraten behandelt werden sollen. Ein solches Übereinkommen berechtigt und verpflichtet nur die Parteien: die aus ihm sich ergebenden Rechte sind keineswegs gegen Dritte wirksam. Ein solcher Vertrag gewährt ein Strafrecht nur insofern, als die Vertragschließenden sich verpflichten, gegebenenfalls gegen eine Bestrafung ihrer Untertanen als Piraten keinen Einspruch zu erheben. Keineswegs aber folgt daraus ein gegen Dritte wirksames absolutes Jurisdiktionsrecht, wie es jeder Staat z. B. über die auf seinem Gebiete befindlichen Individuen — mit Ausnahme der Exterritorialen natürlich — besitzt.

---

noch den mehr formellen Einwand geltend, daß auch die Kaper von Insurgenten, denen die Rechte einer kriegführenden Macht zuerkannt sind, der bestimmten Nationalität entbehren.

[61]) Twiss S. 140: „Under the common law of nations a belligerent power may enlist into its military or naval service any individuals whatsoever, notwithstanding they may be the national born subjects of other powers just as it may invoke the aid of other independent powers to take part with it, against its ennemy and form alliances with them ... and under the common law of nations it is competent to a belligerent power to grant letters of Marque to any person who may be disposed to apply for them. A. M. v. Liszt 4. Aufl. S. 345 oben.

Der Aussteller des Kaperbriefes aber ist nach Kriegsrecht verfahren. Er kann daher auch alle jura belli für seinen Kaper in Anspruch nehmen, sofern dieser als solcher in Feindesgewalt geraten ist. (A. M. Halleck II S. 20, aber ohne nähere Begründung.)

Es bleiben zum Schluß dieser Erörterung noch einige Fälle aus der Praxis anzuführen, wo der Versuch gemacht wurde, Kaper neutraler Staaten als Piraten zu behandeln. Während des Krieges zwischen Frankreich und Mexiko im Jahre 1838 erklärte der französische Flottenbefehlshaber, Admiral Baudin, jeden unter mexikanischer Flagge segelnden Kaper als Piraten ansehen zu wollen, insofern nicht der Kapitän und zwei Drittel der Mannschaft aus geborenen Mexikanern bestände. Es mag daran erinnert werden, daß das mexikanische Gesetz das Landesindigenat des Kapitäns und zwei Drittel der Besatzung zur Berechtigung, die Landesflagge zu führen, verlangt, der französische Admiral also sein Verhalten von der Nationalität des Kapers abhängig macht.[62])

Im Jahre 1846 wurde während des Krieges der Vereinigten Staaten mit Mexiko auf Antrag des Präsidenten Polk vom Kongreß der Vereinigten Staaten ein Gesetz angenommen, nach dem jeder unter mexikanischer Flagge segelnde fremde Kaper als Pirat betrachtet werden sollte; doch erhob die englische Regierung von vornherein gegen eine etwaige Anwendung dieses Gesetzes auf ihre Untertanen ausdrücklichen Widerspruch.

Die Doktrin wendet sich im allgemeinen im Verfolg der durchgehends von ihr vertretenen Ansicht gegen diesen hier von Frankreich und Amerika aufgestellten Grundsatz als eine ungehörige Erweiterung des völkerrechtlichen Begriffs der Piraterie.[63])

Das Prinzip fand auch keine Anwendung in der Praxis, da der vorgesehene Fall niemals praktisch wurde.[64])

---

[62]) Dasselbe geht übrigens auch aus dem Wortlaut seines Erlasses hervor, wo es heißt: „Ne seront considérés comme Mexicains que les navires, armés dans un des ports de Mexique, pourvus d'une lettre de marque régulière, émanée directement de ce pays et dont le capitain et les deux tiers de l'équipage du moins sont nés Mexicains. Tout corsaire sous pavillon mexicain, qui ne satisferait à ces conditions, sera considéré comme pirate."

[63]) vgl. u. a. Lawrence, der bezüglich des amerikanischen Gesetzes bemerkt: „That this act of congress was an extension of the crime of piracy as known to the law of nations."

[64]) Einen dritten Fall erwähnt Kent S. 406 N. 2. Spanien erklärte bei Beginn seines Krieges mit Chile, alle unter chilenischer Flagge fahrenden Kaper,

Es sei zum Schluß dieser Erörterung noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die im vorstehenden entwickelten Sätze nur bezüglich der Kaper, d. h. solcher Fahrzeuge gelten, die sich hinsichtlich ihrer Handlungen mehr oder minder von einem privaten Beweggrund, der Hoffnung auf persönlichen Gewinn leiten lassen. Insofern die fraglichen Gewaltakte lediglich aus politischen Motiven geschehen, gehören sie nicht hierher. In diesem Falle schließt vielmehr jegliche, in welcher Form auch immer erteilte staatliche Genehmigung ihre Behandlung als Piraterie aus. Inwiefern derartige Handlungen bei mangelnder staatlicher Genehmigung trotz ihres rein politischen Charakters dem Seeraub gleichgestellt werden, darüber siehe den folgenden Abschnitt.

Es ist schließlich noch zu erwähnen, daß, da die Kaperei sich stets als ein privates Unternehmen darstellt, die freiwilligen, der Kriegsmarine angegliederten Hilfsstreitkräfte zur See niemals unter die bezüglich des ersteren Instituts geltenden völkerrechtlichen Normen fallen. Vgl. die Erörterungen über die Bildung einer freiwilligen Seewehr seitens Preußens im Jahre 1870; Perels S. 168 ff. und v. Liszt 4. Aufl. S. 346. Ein Beispiel aus der Gegenwart bietet die russische freiwillige Kreuzerflotte des Schwarzen Meeres.

3. Insurgentenschiffe und Piraterie.

A. Die Wirkungen der Anerkennung der Insurgenten als kriegführende Macht.

Die Beantwortung der Frage, ob Insurgentenschiffe als Piraten zu behandeln sind, ist einfach, sobald die Aufständischen allerseits die Anerkennung als kriegführende Macht erlangt haben. Denn diese Anerkennung gewährt ihnen mit Bezug auf den Krieg alle Rechte eines souveränen Staates, so daß ihre Ermächtigung zu Gewaltakten jeder staatlichen Autorisation gleichwertig ist. Dies wurde bei verschiedenen Gelegenheiten ausdrücklich anerkannt.[65])

---

deren Besatzung nicht zur Mehrzahl aus Chilenen bestände, als Piraten behandeln zu wollen. Kent bezeichnet das Verfahren seitens Spaniens als völkerrechtswidrig.

[65]) a) Hall S. 269: „Most acts which become piratical through being done without due authority are acts of war, when done under the authority of a State; and as societies which belligerent rights have been granted have equal rights with permanently established states for the purposes of war, it need scarcely be said, that all such acts authorized by them are done under

Auch hinsichtlich der völkerrechtlichen Folgen bei einer Überschreitung ihrer Befugnisse[66]) stehen solche Fahrzeuge denen eines souveränen Staates gleich.[67]) Schwierigkeiten können sich indessen auch hier ergeben, wenn die Anerkennung als kriegführende Macht nicht allgemein, sondern nur seitens einzelner Staaten erfolgt. Dies gilt insbesondere für den Fall, daß Neutrale unter der Flagge von Insurgenten fahren, die zwar vom Heimatstaat der ersteren, nicht aber von der vom Aufstand bekämpften legitimen Staatsgewalt als kriegführende Macht anerkannt sind. Obwohl für den neutralen Staat unter solchen Umständen von Piraterie seiner Untertanen keine Rede mehr sein kann, ist doch seine Erklärung an und für sich für keine andere Nation bindend; und weiter wird behauptet, daß die Neutralitätsverpflichtungen es verbieten, gegebenenfalls für den eines Neutralitätsbruchs sich schuldig machenden Untertanen einzutreten.

Zwar wurde in der Sitzung des englischen Oberhauses vom 16. 5. 1861 dagegen protestiert, daß Kaper der konföderierten Staaten britischer Nationalität als Piraten behandelt werden sollten; doch geschah dies wohl vor allem aus dem Grunde, weil man in der Verhängung der Blockade über die südstaatliche Küste eine indirekte Anerkennung der Sezessionisten als kriegführende Macht durch die Bundesregierung erblickte; und überdies erklärten die britischen Kronjuristen ausdrücklich, daß nach dem Wortlaut der Neutralitätsproklamation Ihrer Majestät eine eventuelle Intervention zugunsten britischer Untertanen in diesem Sinne ausgeschlossen sei. Denselben Inhalt wie die britische hatten die gleichzeitigen

---

due authority." b) „Though the independence of Buenos Ayres has not acknowledged by the United States, we have recognized the existence of a state of civil war between Spain and its colonies, and each party to that is respected by us in its exercise of belligerent rights, including the right of capture." Wheatons reports VII S. 283 The Santissima Trinidad.

[66]) vgl. das S. 56 Gesagte.

[67]) Das Prinzip kam zum Ausdruck im Prozeß gegen den berühmten Kaper Seumes, den Kapitän der „Alabama", während des Sezessionskrieges. Da den Südstaaten die Rechte einer kriegführenden Macht zuerkannt waren, ward gegen ihn nicht die Anklage wegen Seeraubes erhoben, obwohl er der Grausamkeit und Perfidie gegen den Kapitän Winslow und die von ihm vertretene Macht, also einer Verletzung der Kriegsgebräuche, beschuldigt wurde. Vgl. Mr. Bolles in the Atlantic Monthly for July and August 1872, und weiter Sir A. Cockburn in the Geneva Tribunal und in Bullochs Secret. Service Conf. States S. 116ff.

Neutralitätserklärungen Spaniens und Frankreichs. Übrigens kam die Frage in der Praxis nicht zur Entscheidung, da sich kein derartiger Fall ereignete. Dana, dessen Ansicht wir hier wiedergeben, führt zur Stütze seiner Behauptung noch die Äußerung eines amerikanischen Juristen an: Am. Jurist. Vol. X S. 267/68: „Whoever takes a commission to wage private war from any other than his own sovereign, does it at his own peril and must know that the commission is lawful. Any other position appears inconsistent with the safety of mankind.“ Uns erscheint die hier zur Behandlung stehende Frage durchaus nicht so klar, wie es hiernach den Anschein haben könnte. Ein ganz anderer Standpunkt wurde 1842 von Nordamerika in einer Note des damaligen Staatssekretärs Mr. Webster ganz allgemein vertreten.[68])

Die Frage nach dem Maße der Neutralitätsverpflichtungen sowie nach der Bedeutung, welche die Anerkennung von Insurgenten als kriegführende Macht durch einen Staat für die anderen Völker hat, ist eben so eng mit der Politik verknüpft, daß ihre rein juristische Erledigung beinahe unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen muß.

Es sei zugegeben, daß der Inhalt der zu Beginn des Sezessionskrieges erlassenen Neutralitätserklärungen für den konkreten Fall eine Intervention zugunsten der respektiven Untertanen ausschloß; aber daraus eine allgemeine Verpflichtung dieser Art für die Neutralen überhaupt herzuleiten, dürfte doch recht bedenklich sein. Freilich dürfen neutrale Mächte die Unterstützung von Rebellen durch ihre Untertanen nicht dulden. Sie haben durch geeignete Überwachungsmaßregeln und Strafandrohungen derartige Vorkommnisse nach Kräften zu verhüten; aber ob sie sich für die ihren Bestimmungen zuwiderhandelnden Untertanen von vornherein jeden Schutzrechtes begeben, ist eine andere Frage. Ich möchte sie nur für den Fall bejahen, daß sie auch jegliche Verantwortlichkeit für die aus den Handlungen ihrer Untertanen entstehenden Nachteile

[68]) Mr. Webster, Sec. of State, to Mr. Thompson Ap. 5. 1842 M. S. S. Inst. Mex: „If citizens of the U. S., enlisted in the service of an insurgent power whom the United States acknowledge as belligerent, but which is not so acknowledged by the parent state, should be treated when captured by the parent state otherwise than as prisoners of war and their release, when demanded by the United States, should be refused, consequences of the most serious character would certainly ensue.“

ablehnen. In diesem Falle, und er dürfte freilich die Regel bilden, dürfen sie zum Schutz ihrer Untertanen nicht intervenieren, und können diese ohne Rücksicht auf die seitens ihres Heimatstaates erfolgte Anerkennung der Insurgenten als kriegführende Macht von den übrigen Mächten behandelt werden, ob und wann als Piraten jure gentium, wird im folgenden des näheren zu erörtern sein.

B. Von Insurgenten, denen die Anerkennung als kriegführende Macht fehlt, aus rein politischen Motiven dem Heimatstaat gegenüber begangene Gewaltakte.[69])

Bewaffnete Unternehmungen zur See seitens Aufständischer, denen die Anerkennung als kriegführende Macht fehlt, werden nach weit verbreiteter Anschauung ganz allgemein der Piraterie gleichgestellt. Doch widerstrebt ein derartiges Verfahren dermaßen dem Billigkeitsgefühl, daß sich im Laufe der Zeit eine stetig wachsende Tendenz zugunsten einer milderen Anschauung erkennen läßt.

Zwar ist eine politische Gemeinschaft vor ihrer Anerkennung als kriegführende Macht dem Völkerrecht unbekannt und kann als solche keinerlei Akten einen legalen Charakter verleihen. Insurgentenfahrzeuge, welche in den Verdacht der Piraterie geraten, werden sich daher niemals auf ihre Auftraggeber berufen können. Insofern derartige Fahrzeuge indes aus politischen Motiven handeln, ist nach dem S. 41 Gesagten das Vorhandensein des eigentlichen Seeraubes gleichwohl ausgeschlossen. Ihre Handlungen des Kriegsrechtes dem gemeinen Seeraub trotzdem gleich zu behandeln, ist unseres Erachtens in der Natur der Sache nicht begründet. Denn gerade durch die Vornahme solcher Handlungen wird die Unabhängigkeit erreicht und ihr Bestehen bewiesen. Geschehen sie mit einem gewissen Erfolge, so rechtfertigen sie die Einräumung der Privilegien einer kriegführenden Macht. Machen sie es wahrscheinlich, daß die Unabhängigkeit fortdauern wird, so führen sie die Anerkennung als souveränen Staat herbei. Unmöglich kann man zum Zweck der Herbeiführung eines legalen Zustandes ge-

[69]) vgl. zu diesem und den folgenden Abschnitten insbes. Stiel § 14 S. 88 ff., der freilich in wesentlichen Punkten zu abweichenden Ergebnissen gelangt.

schehene Handlungen, die ihr Ziel bereits de facto erreicht haben, infolge des Fehlens einer äußeren Anerkennung ihrer Berechtigung als piratisch bezeichnen, wo doch die Garantie dieser Anerkennung lediglich vom Bestehen eines solchen Zustandes abhängt, wie er gerade nur durch die in Frage kommenden Handlungen herbeigeführt werden kann. Es würde widersinnig sein, von einem Antragsteller zu verlangen, sein Begehren durch Taten zu rechtfertigen, für welche er gehängt werden könnte. Es besteht ferner das Wesen der eigentlichen Piraterie, mag auch die Abwesenheit einer gehörigen Autorisation häufig ihr Beweis sein, in der Verfolgung privater im Gegensatz zu politischen Zielen. Genau genommen, ist der Pirat ein Mensch, der seine privaten Vorteile oder seine persönliche Rache durch Raub und Mord befriedigt. Derjenige, welcher politische Ziele verfolgt, mag bis zu einem gewissen Grade gleichartige Taten vollbringen, aber seine moralische Haltung ist eine andere, und die Handlungen selbst werden sich innerhalb wohl bemerkbarer Grenzen halten. Das sittliche Niveau des aus politischen Gründen Handelnden ist ein so verschiedenes von dem des gemeinen Räubers der Meere, daß eine Geichstellung beider den Anforderungen der Billigkeit durchaus zuwiderläuft. Aber auch praktische Erwägungen dürften eine derartige Gleichstellung kaum erheischen. Freilich vermag eine nicht anerkannte politische Gemeinschaft nicht in demselben Maße wie ein festgefügter Staat die moralische Garantie zu bieten, daß ihre Angehörigen nicht die Grenzen des nach Kriegsrecht Erlaubten überschreiten oder gar die kriegsrechtlichen Akte, welche vorzunehmen sie berechtigt sind, zum Deckmantel unterschiedsloser Plünderung machen; aber es geht doch nicht gut an, jure belli gestattete Handlungen lediglich deswegen zu verdammen, weil zu befürchten ist, daß ihnen vielleicht andere verbrecherischen Charakters folgen könnten. Es ließe sich ferner einwenden, daß die Möglichkeit, gegebenenfalls den Auftraggeber für die mit seiner Autorisation völkerrechtswidrig geschehenen Akte verantwortlich zu machen, bei einer auf Rebellion gegründeten Gemeinschaft eine recht fragliche ist, weil die Existenz einer solchen häufig auf sehr unsicheren Füßen steht und eine aufständische Bewegung nicht selten, in kürzester Frist entstanden, ebenso rasch von den legalen Gewalten wieder unterdrückt wird. Aber dieser zweite Einwand zeigt sich bei näherer Betrachtung vom praktischen Standpunkt aus irrelevant.

Nimmt man nämlich keine Piraterie jure gentium als vorliegend an, so bleibt der Insurgent, mag er sich auch de facto dem Untertanenverhältnis entzogen haben, de jure doch Untertan des von ihm bekämpften Staates und dieser daher für seine Handlungen verantwortlich. Lehnt letzterer aber beizeiten jede Verantwortung ab, und erklärt er die Rebellenschiffe als denationalisiert oder auch wohl direkt als Piraten, so sind die fremden Mächte auf Grund dieser Erklärung jederzeit völkerrechtlich befugt, in geeigneter Weise gegen solche Fahrzeuge vorzugehen; nicht aber, weil sie Piraten, sondern weil sie denationalisiert sind, nicht so sehr zum Zweck der Bestrafung als zur Sicherung und eventuellen Schadloshaltung. Die weitere Behandlung der Schiffe ist mehr Sache der Politik als des Rechts. Nicht jedes denationalisierte Schiff, das Gewaltakte begeht, ist Pirat, sondern nur dasjenige, das solche Handlungen, die die Denationalisierung in sich schließen, verübt. Völkerrechtlich ist die Stellung beider bis zu einem gewissen Grade dieselbe; aber der Seeraub hat auch seine sehr bedeutsamen strafrechtlichen Konsequenzen, die es nötig machen, trotzdem die Fälle scharf zu sondern.

Ist man einmal dahin gelangt, Insurgentenfahrzeuge deswegen nicht den Piraten gleich zu behandeln, weil ihre Handlungen einen politischen Charakter tragen, so wird man konsequenterweise die Frage nach dem Vorhandensein einer politisch organisierten Gemeinschaft, deren Ermächtigung ja bis zu einem gewissen Grade ein Äquivalent der mangelnden staatlichen Autorisation bildet, ganz fallen lassen und auch bei einem Schiffe, das in seinem Vorgehen solitär dasteht, sofern es nur eine reale politische Absicht verfolgt, von dem Delikt der Piraterie absehen. — Eine reale politische Absicht; denn damit eine Handlung im Sinne des oben erörterten Grundsatzes als politischer Akt gelte, muß dieselbe zum politischen Zweck, behufs Herbeiführung eines politischen Erfolges geschehen. Ein lediglich politischer Anlaß genügt nicht. Mag z. B. ein einzelnes Schiff einer unterworfenen Nation immerhin auf eigne Faust den Kampf gegen den Sieger fortsetzen: der Anlaß ist politischer Art, aber der also Handelnde darf nicht hoffen, irgend welche Veränderungen der politischen Lage seines Vaterlandes herbeizuführen. Bezweckt wird lediglich die Erreichung eines privaten Zieles, die Befriedigung persönlicher, wenn auch politischen Gründen entstammender Rache; und stets wird man in einem solchen Ver-

fahren Piraterie erblicken. Vgl. Bluntschli und Hall Anm. Nr. 32 a. Anf.[70])

Und auch nicht bei jeder Handlung schließt der politische Zweck ihre Verurteilung als Seeraub aus. Es war zu Eingang dieses Abschnittes ausdrücklich gesagt: „Handlungen des Kriegsrechts". Nur solche Handlungen, wie sie in der Praxis der Staaten geübt werden, nur solche Akte, wie sie das Kriegsrecht erlaubt, können durch die politische Absicht ihre Entschuldigung finden. Wenn ein Trupp Freiwilliger, der im übrigen alle Bedingungen des Kriegsrechts erfüllt, sich im Widerspruch mit der Petersburger Konvention des Gebrauchs von Explosivgeschossen unter 400 g schuldig macht, obgleich ersichtlich aus politischen Motiven handelnd, so verfällt er der Bestrafung der gemeinen Verbrecher. Man wird derartige Überschreitungen der Grenzen des nach Kriegsrecht Erlaubten nicht schlechthin als gemeine Verbrechen bezeichnen. Davor schützt sie ihr politischer Charakter. Aber sie werden ihnen gleich behandelt. So auch der Insurgent zur See im analogen Fall. Er ist kein gewöhnlicher Seeräuber, denn seine Handlungen sind politischer Art. Aber er erfährt dieselbe Behandlung, er ist Quasipirat. A. M. Stiel S. 90 oben. Die Beantwortung der Frage, wann eine Handlung jure belli geschehen sei, führt zu Schwierigkeiten, insofern es sich um gegen Neutrale verübte Akte des Kriegsrechts handelt. Es ist darauf an der Hand der völkerrechtlichen Praxis noch zurückzukommen. Sehen wir zunächst, wie diese diejenigen Insurgentenfahrzeuge, welche nach dem oben Gesagten nicht als Piraten zu erachten sind, beurteilt.

Von einigen Seiten wird die Ansicht vertreten, daß, wenn die Insurgenten sich auf Akte des Kriegsrechts ihrem Heimatstaat gegenüber beschränken, die rechtliche Lage desselben zu seinen aufrührerischen Untertanen eine andere sei, als die der anderen Staaten; daß der Heimatstaat sie als Piraten behandeln könne, nicht aber dritte Mächte. So meint Dana, daß die im übrigen den Seeraub ausschließende Absicht, jure belli zu handeln,

---

[70]) Sieht man von der Frage, ob die Handlungen des „Huascar" jure belli erlaubt waren, ab, so würde das zuletzt Gesagte am Huascarfall exemplifiziert das Resultat ergeben: War die damalige Lage Perus eine solche, daß die Mannschaft hoffen konnte, durch ihr Beispiel eine revolutionäre Bewegung im Lande hervorgerufen, so war schon aus diesem Grunde ihre Bestrafung als Piraten ausgeschlossen. Vgl. S. 45 ff.

dem Heimatstaat nicht entgegengehalten werden könne, da dieser immer berechtigt sei, Aufrührer trotz ihrer politischen Absichten als Verbrecher zu strafen; und so seien seine Gerichtshöfe befugt, auf Piraterie nach Völkerrecht zu erkennen, nicht aber die anderer Mächte, denn hier schütze das politische Motiv vor dieser Verurteilung. Ich halte diese Auffassung für unzutreffend. Es dürfte kaum angängig sein, einen völkerrechtlichen Begriff, der sonst die seine Bedingung erfüllenden Individuen derselben völkerrechtlichen Beurteilung aller Staaten unterwirft, nun plötzlich in seinen Wirkungen auf eine einzige Nation zu beschränken. Gewiß kann der Heimatstaat jedwede Strafe gegen Insurgenten verhängen, er kann sie auch nach den Landesgesetzen als Piraten behandeln, nicht aber als Piraten jure gentium, wenn doch die übrigen Mitglieder der Völkerrechtsgemeinschaft sie dieses Deliktes nicht schuldig sprechen würden. Man vergesse nicht, daß der völkerrechtliche Begriff der Piraterie der Interessengemeinschaft aller zivilisierten Staaten seine Entstehung verdankt, daß jeder Staat es in der Regel nicht nur als ein Recht, sondern auch als eine Pflicht ansieht, den Seeräuber auch als solchen zu bestrafen.

Ob nach völkerrechtlicher Gewohnheit die Insurgenten wirklich für die neutralen Mächte keine Piraten sind, soll sogleich des näheren erörtert werden. Hier sei zunächst nur festgestellt, daß, wenn Dana mit dieser seiner Annahme recht hat, auch der Heimatstaat unmöglich Seeraub jure gentium annehmen kann.

Es finden sich mehrere Fälle, wo die Frage nach dem Vorhandensein von Piraterie nach Völkerrecht praktisch wurde.

1. In einer englischen Oberhausdebatte im Jahre 1861 behaupteten verschiedene Lords, daß britische, unter der Flagge der Südstaaten fahrende Untertanen als Piraten behandelt werden könnten; doch wurde nicht ausdrücklich erklärt, ob als Piraten jure gentium.

2. Im Jahre 1861 wurde „The Golden Rocket", ein nordamerikanisches Fahrzeug, vom Südstaatenschiff „Florida" gekapert und verbrannt. Bei Gelegenheit des aus diesem Anlaß entstehenden Versicherungsprozesses wurde wiederholt entschieden, daß hier auf seiten der „Florida" kein Akt von Piraterie nach Völkerrecht vorliege (vgl. The Golden-Rocket cases-viz. Dole v. The N. Eng. M. M. Ins. Co. Allen, vi. 392; Dole v. Merch., M. M. Ins. Co.; and Dole v. N. Eng. M. M. Ins. Co., in the U. S. Circuit Court for Massachussets. Oktober 1864), freilich mit der die Bedeutung des Aus-

spruches einschränkenden Motivierung, weil de facto ein Kriegszustand vorliege.

3. Daß Insurgenten keine Piraten nach Völkerrecht sind, gelangte ferner seitens der U. S. aus Anlaß einer in den Vereinigten Staaten von Columbien im Jahre 1885 ausgebrochenen Insurrektion ganz allgemein zum Ausdruck.[71])

4. Besondere Erwähnung verdient der Fall der Brigantine „Ambroise Light" aus demselben Aufstand. Das letztgenannte als Kriegsfahrzeug unter der Insurgentenflagge segelnde Schiff wurde von einem amerikanischen Kanonenboot in der Nähe von Carthagena (Columbien) als Pirat beschlagnahmt und nach New-York gebracht. Die Untersuchung förderte nichts Besonderes zutage. Es mag nur erwähnt werden, daß in dem bezüglichen Bericht ausdrücklich gesagt wird, es sei erwiesen, daß keinerlei andere gewaltsame Handlungen, als wie sie aus dem Kampfe der Insurgenten gegen die Zentralregierung folgen, beabsichtigt gewesen seien. Auf diese Tatsache gestützt, erkannte Judge Brown, daß, da weder die U. S., noch irgend ein anderer Staat die Insurgenten als kriegführende Macht oder das Bestehen eines Kriegszustandes in Columbien anerkannt hätten, die der „Ambroise Light" seitens der Aufständischen erteilte Ermächtigung völkerrechtswidrig und ungültig gewesen und demgemäß die Aufbringung des Schiffes wegen Piraterie technisch im Einklang mit dem internationalen Recht erfolgt sei, daß aber die seither seitens der U. S. erfolgte Anerkennung eines bestehenden Bürgerkrieges eine Verurteilung ausschließe; dagegen sei seine Freigabe, da die Beschlagnahmung des Schiffes seinerzeit gerechtfertigt gewesen sei, lediglich gegen Zahlung der Unkosten des Verfahrens anzuordnen. Vgl. Federal Reporter of 8. 12. 1885.

Das Prinzip der Nichtintervention fremder Mächte in die bürgerlichen Unruhen eines Landes, ohne daß ausdrücklich ausgesprochen wäre, daß die Insurgentenschiffe keine Piraten nach Völkerrecht seien, fand in folgenden Fällen Anwendung.

---

[71]) Mr. Bayard Sec. of State to Mr. Becerra, Apr. 9. 1885. The Government of the U. S. cannot regard as piratical vessels manned by parties in arms against the Government of the United States of Columbia, when such vessels are passing to and from ports in the possession of the National Government . . . there can be no question that such vessels when engaged as above stated, are not, by the law of nations, pirates, nor can they be regarded as pirates by the U. S.

5. Im Jahre 1873 brach im Südosten Spaniens ein kommunistischer Aufstand los, und das im Hafen von Carthagena stationierte spanische Geschwader fiel in die Hände der Rebellen. Die Madrider Zentralregierung erklärte in einem Rundschreiben an die Mächte diese Schiffe für Piraten. England, Frankreich und Deutschland erteilten daraufhin den Befehlshabern ihrer im Mittelmeer befindlichen Marinestreitkräfte nahezu gleichlautende Instruktionen, dahingehend, sich jeder Einmischung in die inneren Angelegenheiten Spaniens zu enthalten, es sei denn, daß dies zum Schutze ihrer resp. Untertanen nötig werden sollte. Die britische Verordnung besagt u. a.: „If such vessels commit any acts of piracy affecting british subjects or interest, they should be treated as pirates."

6. Von demselben Grundsatz wie die großen europäischen Mächte ließ sich die brasilianische Regierung in den Fällen des Portena und Montezuma in den Jahren 1873 und 1877 leiten. Im ersteren Falle, wo es sich um einen der Jordanistischen Partei in Uruguay gehörigen Dampfer handelte, reskribierte der brasilianische Minister des Auswärtigen an die Gesandtschaft in Buenos Ayres: „Que les légations ne traitent pas comme pirates les navires soupçonnés à appartenir aux insurgés d'une nation, si ce n'est dans le cas où ces navires porteraient atteinte au pavillon brésilien, aux propriétés ou aux personnes brésiliennes." Dasselbe Verhalten befolgte die brasilianische Regierung dem Montezuma, einem ursprünglich spanischen Schiff, das in die Hände der kubanischen Aufständischen gefallen war, gegenüber.[72])

Zeigt sich so in neuerer Zeit bezüglich des tatsächlichen Verhaltens Insurgentenschiffen gegenüber Übereinstimmung, so erscheint doch die rechtliche Seite der Frage weniger geklärt. Entsprach die von den verschiedenen Staaten befolgte Praxis einer völkerrechtlichen Pflicht oder stand sie in ihrem freien Belieben und folgte aus Billigkeitserwägungen oder politischen Motiven? Mit anderen Worten: Haben die diesbezüglichen Erklärungen der verschiedenen Regierungen einen lediglich deklaratorischen Charakter, d. h. beschränken sie sich darauf, eine bereits gegebene Rechtslage nochmals ausdrücklich auszusprechen und aus ihr die Konsequenzen zu ziehen, oder sind sie konstitutiver Art, und wurde die Rechts-

[72]) vgl. Calvo I S. 583 ff., der sich über die letzten drei Fälle sehr ausführlich äußert.

lage, nach der die Insurgenten nicht als Piraten zu behandeln sind, erst durch jene Erklärungen geschaffen?

Von den Fällen, wo das Vorhandensein von Piraterie jure gentium ausdrücklich erörtert wird, scheint sich noch Richter Brown im Fall der „Ambroise Light" auf den entgegengesetzten Standpunkt zu stellen. Jedenfalls läßt sich seine Behauptung, daß die Beschlagnahme der Brigg als Pirat vor Abgabe der eben im Auszuge zitierten Erklärung der U. S. völkerrechtlich erlaubt gewesen sei, nur mit dieser Annahme erklären. Andererseits scheint der Staatssekretär Bayard (vgl. Anm. 71) mit seiner präzisen Behauptung: „Es kann keine Rede davon sein, daß derartige Schiffe nach Völkerrecht Piraten sind" die entgegengesetzte Meinung zu vertreten; und ebenso gibt es zu denken, daß in der Mehrzahl der zitierten Fälle die vom Aufstand bekämpften Regierungen sich veranlaßt sehen, jede Verantwortlichkeit ablehnend, die Insurgentenschiffe ausdrücklich als Piraten zu erklären, ein bei der Annahme, daß derartige Fahrzeuge ohne weiteres als Piraten zu behandeln seien, eigentlich zweckloses Verfahren; denn in diesem Falle pflegt doch der Heimatstaat des Verbrechers für seine Taten nicht in Anspruch genommen zu werden. Jedenfalls dürfte die völkerrechtliche Entwicklung der milderen Auffassung recht geben und sich in nicht allzu ferner Zeit ein völkerrechtlicher Satz entsprechenden Inhalts gewohnheitsrechtlich durchgesetzt haben.

Schwierigkeiten könnten sich indessen auch dann noch immer bei der Beantwortung der Frage ergeben, was denn nun im Sinne dieser völkerrechtlichen Norm unter einem Insurgentenschiff zu verstehen sei. Denn in den vorliegenden Präzedenzfällen ist die Motivierung ihres Verhaltens seitens der in Frage kommenden Mächte oft wenig präzis, der Tatbestand, auf dem ihre Entschlüsse basieren, wenig scharf hervorgehoben. Es liegt nahe anzunehmen, daß die hinter den Insurgentenfahrzeugen stehende mehr oder minder politisch organisierte Gemeinschaft in all diesen Fällen das den Seeraub ausschließende Moment bildete. Aus den Einzelfällen heraus nun aber den Begriff der politisch organisierten Gemeinschaft, wie sie die Piraterie auszuschließen nötig ist, mit scharfer Begrenzung zu konstruieren, dürfte unmöglich sein. Wann ist eine solche Gemeinschaft vorhanden? Schon dann, wenn sich eine Mehrheit von Personen zur Erreichung politischer Absichten zusammentut, oder erst, wenn sie sich bereits eine staatenähnliche Organi-

sation hat geben können, oder gar erst dann, wenn sie in den vollkommenen Besitz eines zusammenhängenden, scharf abgegrenzten Territoriums gelangt ist und dort die volle Regierungsgewalt ausübt, derart, daß nur das Unfertige und Unsichere des Zustandes das von den Aufständischen in Verwaltung genommene Gebiet von einem Staate unterscheidet? Die Grenzen sind schwer zu ziehen; eins geht ins andere über, und die Hallsche Erklärung, wann eine Gesellschaft politisch organisiert ist oder nicht, ist Tatfrage, ist juristisch recht unbefriedigend. Die weitgehendsten Anforderungen werden in „The Rocket's Case" ausgesprochen, wo die de facto-Existenz eines Kriegszustandes zwischen Nord- und Südstaaten ausdrücklich als Grundlage der Entscheidung hervorgehoben wird. Die Erklärung des amerikanischen Staatssekretärs bezüglich der columbischen Insurgenten (vgl. S. 74) erfolgte unter analogen Verhältnissen. Jedenfalls wurde das Bestehen eines Bürgerkrieges in Columbien von den Vereinigten Staaten ausdrücklich anerkannt. Richter Brown läßt im Falle der „Ambroise Light" das Bestehen eines Bürgerkrieges gleichfalls die Piraterie ausschließen, steht indessen, insofern er die staatliche Anerkennung dieses Bestehens zur Voraussetzung seines freisprechenden Urteils macht, so daß nach ihm das Verhalten der Regierung das ausschlaggebende Moment bildet, auf einem grundsätzlich anderen Standpunkte (vgl. S. 74). Derselbe Gedanke wurde bereits im Jahre 1817 ausgesprochen.[73])

Die tatsächliche Lage war den vorgenannten Fällen ähnlich in den spanischen Wirren. Bei den kubanischen Aufständischen im Jahre 1877 dürfte die politische Organisation nicht in demselben Maße vorhanden gewesen sein und vielfach noch weniger im Fall des Portena. Doch beschränkten sich, wie gesagt, die beteiligten Mächte in den letzten drei Fällen lediglich auf die Erklärung des Grundsatzes der Nichteinmischung in die internen

[73]) Decisions of the supreme Court of the U. S., Curtis p. 314—319. (Wheaton) Th. U. S. v. Palmer. Certificate: This court is further of opinion, that when a civil war rages in a foreign nation, one part of which separates itself from the old established government and erects itself into a distinct government, the courts of the Union must view such newly constituted government as it is viewed by the legislative and executive departments of the government of the U. S. If the government of the Union remains neutral, but **recognizes the existence of a civil war**, the courts of the Union cannot consider as criminal those acts of hostility which war authorizes, and which the new government may direct against its ennemy.

Fragen eines Landes, ohne die juristische Seite der Frage zu entscheiden. Ein besonderer Gesichtspunkt bezüglich der Bedingungen, welche eine Insurrektion zu erfüllen hat, um durch ihre Autorisation die Piraterie auszuschließen, ward schließlich noch in einer diplomatischen Note des amerikanischen Staatssekretärs Steward aufgestellt, indem letzterer ganz allgemein behauptet, daß von fremden Häfen ausgesandte Schiffe von Insurgenten, die selbst keinen Hafen im Besitz haben, als Piraten zu erachten seien (Mr. Steward Sec. of St. to Mr. Dayton, 21. 11. 1863 M. S. S. Inst. France).

Man sieht, die Staatenpraxis läßt es für die hier aufgeworfene Frage an einer bestimmten Antwort fehlen. Klar ist nur, daß es sich in allen Fällen um Schiffe handelt, welche einen politischen Zweck verfolgen. Mir scheint demnach die einzig befriedigende Lösung der Frage, daß man sich, wie bereits oben (S. 71) ausgeführt, entschließt, die reale politische Absicht als hinreichend zu erachten, das Vorhandensein von Piraterie jure gentium auszuschließen. Zwar wird ein Fall, wo Insurgenten zu Wasser in ihrer politischen Bewegung allein dastehen, ohne daß eine Partei zu Lande an ihrer Seite kämpft, nicht gerade häufig sein. Um so weniger darf es überraschen, daß im Völkerrecht davon zu ihren Gunsten nicht die Rede ist.[74])

Und man denke sich, in einem Lande herrsche große Unzufriedenheit, weite Kreise warten nur auf ein Signal, sich zu erheben. Da macht ein Teil der Marine den Anfang, sich gleich in den ersten Tagen, während zu Lande noch alles ruhig ist, eines Regierungschiffes bemächtigend. Sollen nun die Marinemannschaften als Piraten gelten? Etwas Ähnliches ereignete sich wohl in neuester Zeit in dem Kampfe, den die brasilianische Flotte gegen die Zentralregierung führte. Will man schließlich das Erfordernis einer politisch organisierten Gemeinschaft auch hier nicht fallen lassen, so könnte man immerhin auch die aufrührerischen Schiffsmannschaften selbst als eine solche Gemeinschaft ansehen. Daß freilich die politische Absicht der also Handelnden feststehen muß und ihre Gewißheit mit dem Maße und der Bedeutung des Auf-

[74]) Wenn Lawrence a. a. O. gegen die hier vertretene Theorie den Umstand anführt, daß der „Huascar", trotz seiner erkennbaren politischen Absicht, als Pirat erachtet worden sei, so ist darauf zu erwidern, daß sich dies Schiff Gewaltakte gegen unter fremder Flagge segelnde Fahrzeuge hatte zuschulden kommen lassen. Vgl. das S. 79 Gesagte.

standes wächst, soll keineswegs geleugnet werden; doch handelt es sich hierbei lediglich um eine Beweisfrage.

C. Das Verhältnis der Insurgenten zu neutralen Schiffen.

Wie sind zu politischen Zwecken geschehene und an sich nach den Grundsätzen des Seekriegsrechts erlaubte Handlungen, die aber von Insurgenten gegen fremde, an der Bekämpfung der Insurrektion nicht beteiligte Mächte verübt werden, zu beurteilen? Es mag unter Umständen hart erscheinen, aber man wird kaum umhin können, für diesen Fall Piraterie anzunehmen. Daß Insurgenten kein Recht zur Vornahme irgend welcher kriegsrechtlichen Handlungen Neutralen gegenüber haben, ist unbestritten. So heißt es in einer Note der U. S. an Haïti: Die U. S. werden die Anhaltung oder Durchsuchung von Schiffen der U. S. durch Kreuzer im Dienst der Insurgenten nicht dulden, ebensowenig wie jede andere Handlung, die lediglich ein Privilegium kriegführender Mächte sei. Ein derartiger Akt ist demnach völkerrechtswidrig. Es ist bereits früher erwähnt, daß nur solche Handlungen in dem mit ihnen verfolgten Zweck ihre Entschuldigung finden können, die nach Völkerrecht erlaubt sind. Im vorliegenden Fall kann daher die politische Absicht die Piraterie nicht ausschließen. Praktische Erwägungen lassen dies Resultat ebenfalls wünschenswert erscheinen. Der tatsächliche Effekt der fraglichen Handlungen kann unter Umständen dem des gewöhnlichen Seeraubes gleichkommen, und alle Staaten haben ein gemeinsames Interesse, einer derartigen Ausdehnung der nachteiligen Wirkungen eines Aufstandes auf den maritimen Verkehr nach Kräften zu begegnen. Die Praxis schließt sich denn auch dieser Ansicht an. Ausschlaggebend scheinen mir vor allem die verschiedenen Erklärungen zu sein, in denen die Mächte den Grundsatz der Nichtintervention in die inneren Angelegenheiten des vom Aufstande heimgesuchten Staates verkünden. Es heißt in allen nahezu gleichlautend: „Wir werden die Insurgentenschiffe nicht als Piraten behandeln, solange sie keine widerrechtlichen Gewaltakte gegen unsere Untertanen begehen.“ Der Rückschluß liegt auf der Hand. A. M. Stiel S. 90 oben.

D. Gewaltakte der Insurgenten aus privaten Motiven.

Wenn die politische Absicht und lediglich diese das wesentliche den Seeraub ausschließende Moment bildet, so ist es klar,

daß aus privaten Beweggründen, obzwar unter Autorisation einer politisch organisierten Gemeinschaft, begangene Gewaltakte zur See, auch wenn sie sich lediglich gegen Angehörige des von der Insurrektion bekämpften Heimatstaates richten, Piraterie sind. Praktisch wurde die Frage während des bereits erwähnten spanischen Aufstandes im Jahre 1873. Eins der Rebellenschiffe, die Vigilante, hatte sich mehrfache Räubereien gegen spanische Untertanen zuschulden kommen lassen, u. a. Torras Vinja, einen spanischen Küstenort, geplündert, indessen gegen fremde Staatsangehörige noch keinerlei Gewaltakte verübt. Der deutsche Fregattenkapitän Werner beschlagnahmte das die rote Flagge führende Fahrzeug und lieferte es in Gibraltar ein. Deutscherseits vor ein Kriegsgericht gestellt, ward er freigesprochen. Vgl. Tecklenborg, „Der Vigilantefall". Für uns ist lediglich die Frage von Interesse, ob Werner das von ihm aufgebrachte Schiff mit Recht für einen Piraten halten konnte. Geffcken (bei v. Holtzendorff, Handb. IV § 123 S. 568), der dies behauptet, argumentiert folgendermaßen: „Wenn dagegen (die Pirateneigenschaft der Insurgentenschiffe) eingewandt wird, Seeräuber seien nur solche, welche hostes humani generis sind, während diese nur Feinde der spanischen Regierung seien, so ist zu erwidern, daß sie gar nicht in der Lage waren, Schiffe anderer Nationen wegzunehmen.[75]) Ihr Verfahren zeigt, daß ihr Beweggrund nur der animus furandi, nicht die Bekämpfung der spanischen Regierung war."

Der juristische Inhalt dieser Ausführung ist nicht ganz klar. Man könnte sie dahin interpretieren, daß Geffcken in Übereinstimmung mit der von uns vertretenen Auffassung schon allein wegen der gemeinverbrecherischen Gesinnung und der Abwesenheit des politischen Beweggrundes in dem Verfahren der Vigilante Akte von Piraterie erblickt. Aber der Genannte scheint zum Zweck der Widerlegung des freilich irrelevanten (vgl. S. 36 ff.) Einwandes, daß die spanischen Schiffe nicht hostes generis humani seien, noch andeuten zu wollen, daß bei dem vorhandenen animus furandi von

[75]) Zum Vergleich sei hier die Ansicht Dr. Lushingtons bei Phillimore aus Anlaß des Falls der Magellan-Piraten im Jahre 1851 gegeben: „It does not follow that, because rebels and insurgents may commit against the ruling powers of their own country acts of violence, they may not commit piratical acts against the subjects of other states; especially if such acts are in no degree connected with the insurrection or rebellion."

ihnen bei sich bietender Möglichkeit auch die Wegnahme fremder Fahrzeuge zu erwarten sei; und es wäre nicht ausgeschlossen, daß er gerade auf diese Folgerung seine Behauptung des Vorhandenseins von Seeraub nach Völkerrecht stützen wollte. Hierzu möchte ich indessen doch bemerken, daß Insurgenten, welche sich ihrem Heimatstaat gegenüber persönlichen Motiven entsprungene Gewaltakte auf See zuschulden kommen lassen, keineswegs mit Bestimmtheit nun auch gegen andere Nationen bei gegebener Möglichkeit so verfahren werden, wennschon eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht. Doch dürfte diese Wahrscheinlichkeit keinesfalls genügen, um nunmehr in krimineller Absicht gegen den Heimatstaat handelnde Insurgenten nicht aus diesem Grunde, sondern lediglich auf Grund der präsumierten seeräuberischen Absicht gegen Neutrale als Piraten anzusehen. Vielmehr scheint mir hierzu nach wie vor die Annahme, daß in krimineller Absicht gegen den Heimatstaat begangene Gewaltakte auf See Piraterie jure gentium sind, erforderlich. Ich gebe diese Ausführung nur, um zu zeigen, daß man, will man der Geffckenschen Behauptung, daß die Vigilante Pirat gewesen sei, nicht widersprechen, nicht umhin kann, den zu Eingang dieser Erörterung aufgestellten Grundsatz zu akzeptieren.

Aber selbst wenn man nach dem Gesagten zugibt, daß, juristisch genommen, Piraterie jure gentium vorliegt, so sind doch andererseits in den oben zitierten Fällen die Erklärungen der Mächte, sich nicht einmischen zu wollen, so allgemein gehalten, daß noch die praktische Frage zu erörtern bleibt, ob es nicht immerhin eine mehr oder minder gefestigte Gewohnheit sei, selbst im vorliegenden Falle von einem Eingreifen abzusehen. Leider entziehen sich die kriegsgerichtlichen Verhandlungen gegen den Kapitän Werner meiner Kenntnis, so daß ich nicht sagen kann, ob der Angeschuldigte etwa aus dem Grunde, daß in seinem Falle das Prinzip der Nichtintervention nicht festzuhalten sei, freigesprochen wurde.[76]) Meines Erachtens dürfte aus der im übrigen den Seeräubern gegenüber befolgten Staatenpraxis sowie wegen der vorhandenen mehr oder

---

[76]) Sein nächstliegender Rechtfertigungsgrund scheint mir übrigens der, daß zu befürchten stand, der Plünderung von Torras Vinja würden unter Gefährdung deutscher Interessen weitere folgen, so daß der deutsche Befehlshaber aus diesem Grunde seinen Instruktionen gemäß einzugreifen sich genötigt sah.

minder großen Möglichkeit, daß auch Dritte unter dem Verhalten solcher Schiffe zu leiden haben, mit ziemlicher Bestimmtheit zu schließen sein, daß die verschiedenen Erklärungen der Nichtintervention nicht auch diesen Fall treffen wollen.

Insofern Kaper sich regelrecht mehr oder minder von privaten Motiven leiten lassen (vgl. das S. 54 Gesagte), erhellt aus dem Vorhergehenden unmittelbar, daß Insurgenten das Recht zur Ausstellung von Kaperbriefen nicht zusteht, und daß auf derartige Bestallungen segelnde Fahrzeuge unter allen Umständen als Piraten zu erachten sind. (A. M. Stiel S. 93/94.) Dieser Grundsatz wird in der Praxis denn auch wiederholt anerkannt.[77])

Wenn in dem zweiten in der Anmerkung wiedergegebenen Fall Zweifel ausgesprochen werden, ob unter allen Umständen Piraterie anzunehmen, so sei darauf hingewiesen, daß hier die Möglichkeit der mangelnden mala fides ins Auge gefaßt ist (vgl. S. 40). Bezüglich der abweichenden Behandlung, welche auch zu Beginn des Sezessionskrieges, als die Südstaaten noch nicht als kriegführende Macht anerkannt waren, verschiedene südstaatliche Kaper erfuhren, vgl. das in Anm. 33 a. E. Gesagte.

Kurz sei im Anschluß hieran schließlich noch die in der Vergangenheit einmal belangreiche und in dem Werke „An Essay concerning the Laws of Nations and the Rights of Sovereigns by Matthew Tyndal L. L. d., London 1734“ in extenso behandelte Frage erwähnt, ob von einem entthronten, vertriebenen Monarchen ausgestellte Kaperbriefe rechtsgültig oder ob auf derartige Be-

---

[77]) A. Certain citizens of the U. S. were arrested while sailing as privateers under a Commission from Artigas, a Portuguese Colonie, then in a state of insurrection, but not recognized as a sovereign power by our Government. It was advised, that they should be indicted as pirates under the act of 1790. 1 Op. 249 Wirt 1818. B. Wheaton's rep. V, 149: The U. S. v. Klintock: A commission issued by Aury as Brigardier of the Mexicain Republic (a republic whose existence is unknown and unacknowledged) or as Generalissimo of the Floridas (a province in the possession of Spain) will not authorize armed vessels to make captures at Sea. Wether Person acting with good faith under such commission may or may not be guilty of piracy, we are all of the opinion, that the commission be no justification of the fact stated in this case. The whole transaction taken together demonstrates that the Norbery (ein dänisches Schiff) was not captured jure belli, but seized and carried into Savannah animo furandi. It was not a belligerent capture, but a robbery on the high seas. Vgl. auch noch: v. Liszt 4. Aufl. S. 216 oben; a. M. Stiel S. 93 unten.

stallungen fahrende Schiffe als Piraten zu erachten sind. Halleck I S. 398 Anm. läßt die Frage offen. Phillimore I S. 302 erörtert sie ausführlicher und neigt der Ansicht zu, daß in einem solchen Falle Piraterie vorliege. Ich möchte mich ihm anschließen, da nur Staaten das Recht zur Ausstellung von Kaperbriefen haben und nur dem tatsächlichen Staatshaupt innerhalb der durch die Staatsverfassung gezogenen Schranken die oberste völkerrechtliche Vertretungsbefugnis zusteht. Vgl. v. Liszt 4. Aufl. S. 116.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.